

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

ALLAN JEAN SCHEID

**A REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NA BAÍA DE
PARANAGUÁ COMO BASE PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO
NÁUTICO NO LITORAL DO PARANÁ – UMA PROPOSTA DE AÇÃO.**

CURITIBA

2017

ALLAN JEAN SCHEID

**A REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO NA BAÍA DE
PARANAGUÁ. UMA AÇÃO COMO BASE PARA O DESENVOLVIMENTO DO
TURISMO NÁUTICO NO LITORAL DO PARANÁ – UMA PROPOSTA DE AÇÃO.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à disciplina Projeto de Planejamento e Gestão em Turismo II, do Curso de Turismo da Universidade Federal do Paraná, como requisito para obtenção do título de bacharel em Turismo.

Orientadora: Esp. Deise Maria Fernandes Bezerra.

CURITIBA

2017

AGRADECIMENTOS

É com grande satisfação que concluo mais um ciclo da minha vida acadêmica. Foram quase 10 meses de estudos dedicados para este projeto, período em que recebi inúmeras formas de incentivo.

Gostaria de deixar registrado meu agradecimento especial aos meus pais Arnildo e Ana, meu irmão Alex e a minha namorada Jaqueline, pela paciência, compreensão e apoio incondicional que me motivaram a seguir em frente mesmo diante das dificuldades que surgiram pelo caminho. Estendo meu obrigado aos novos amigos que fiz no curso de turismo, aos velhos da época do jornalismo, aos amigos do futebol semanal e todos que proporcionaram momentos de lazer em meio a rotina de estudo e trabalho.

Também registro meu agradecimento a todos os professores do curso de Turismo da Universidade Federal do Paraná, que ao longo destes 4 anos compartilharam seus conhecimentos e, acima de tudo, transmitiram grandes valores profissionais e pessoais para a minha formação.

Por fim, gostaria de agradecer também a professora Deise Maria F. Bezerra por todas orientações precisas ao longo deste ano e a todos os profissionais envolvidos no processo desta pesquisa, que foram solícitos e trataram com respeito todas as demandas necessárias para a elaboração do trabalho.

A moralidade é temporária,

a sabedoria permanente.

Hunter S. Thompson.

RESUMO

O presente trabalho se propõe a realizar uma oficina para debater as ações do Grupo de Regulamentação do Governo do Paraná que tratam da regulamentação das travessias aquaviárias entre Pontal do Paraná e Ilha do Mel (Paranaguá), bem como ações para desenvolver o segmento náutico no litoral paranaense. O método de pesquisa utilizado para os estudos foi o hipotético-dedutivo, visando responder aos objetivos gerais, específicos e as hipóteses da pesquisa. A tipologia do estudo é classificada como descritivo considerando o ineditismo do estudo no campo acadêmico referente as travessias aquaviárias do litoral paranaense e a sua contribuição para futuros trabalhos. Como técnicas de pesquisa foram utilizados estudos bibliográficos, documentais, estudo de campo e estudo de caso para o desenvolvimento do estudo e posterior análise dos resultados. Em relação a coleta de dados, foram utilizadas entrevistas de pautas com representantes de entidades públicas que estão trabalhando na regulamentação das travessias, além de entrevista com especialista no tema turismo náutico. O trabalho apresenta ainda uma análise observacional da realidade das estruturas dos terminais de embarque, das embarcações e do atendimento das equipes operacionais que fazem o receptivo dos turistas no local.

Palavras-chave: regulamentação, travessias aquaviárias, turismo náutico.

ABSTRACT

The present work proposes to hold a workshop to discuss the actions of the Regulatory Group of the Government of Paraná that deal with the regulation of water crossings between Pontal do Paraná and Ilha do Mel (Paranaguá), as well as actions to develop the nautical segment on the coast paranaense. The research method used for the studies was hypothetico-deductive, aiming to respond to the general, specific objectives and the hypotheses of the research. The typology of the study is classified as descriptive considering the novelty of the study in the academic field referring to waterway crossings of the coast of Paraná and its contribution to future works. As research techniques were used bibliographical studies, documentaries, field study and case study for the development of the study and subsequent analysis of the results. In relation to data collection, interviews were used with representatives of public entities that are working on the regulation of crossings, as well as an interview with a specialist in the topic of nautical tourism. The work also presents an observational analysis of the reality of the structures of the embarkation terminals, the vessels and the attendance of the operational teams that make receptive of the tourists in the place.

Keywords: regulation, waterway crossings, nautical tourism.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – SISTEMA DE TRANSPORTE.....	19
QUADRO 2 – CATEGORIAS DO TURISMO NÁUTICO.....	25
QUADRO 3 - TURISMO NÁUTICO DE RECREIO E ESPORTE.....	26
QUADRO 4 – TIPOS DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO (IPTUR).....	29
QUADRO 5 – PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	44
QUADRO 6 – ATRIBUIÇÕES DO GOVERNO E MUNICÍPIO.....	50
QUADRO 7 – AVALIAÇÃO SEBRAE.....	58
QUADRO 8 – PLANEJAMENTO SEBRAE.....	59
QUADRO 9 – RESULTADOS DA PESQUISA.....	70
QUADRO 10 – ELEMENTOS DA OFICINA PARTICIPATIVA.....	75
QUADRO 11 – ETAPAS DA OFICINA.....	78
QUADRO 12 – CUSTOS FIXOS: LOCAL E EQUIPAMENTOS OPERACIONAIS....	81
QUADRO 13 – CUSTOS FIXOS: RECURSOS HUMANOS.....	82
QUADRO 14 – MATERIAIS DE APOIO/ALIMENTAÇÃO.....	83

LISTA DE FOTOGRAFIAS

FOTOGRAFIA 1 – ESTRUTURA DAS BILHETERIAS DE PONTAL DO PARANÁ.....	62
FOTOGRAFIA 2 – CENTRO COMERCIAL DO TERMINAL DE EMBARQUE DE PONTAL DO PARANÁ.....	63
FOTOGRAFIA 3 – PLACAS DE SERVIÇOS DE TÁXI NÁUTICO.....	64
FOTOGRAFIA 4 – ESTRUTURA INTERNA DAS EMBARCAÇÕES.....	65
FOTOGRAFIA 5 – ESTRUTURA EXTERNA DAS EMBARCAÇÕES.....	66
FOTOGRAFIA 6 – EMBARCAÇÕES DE TÁXI NÁUTICO.....	66
FOTOGRAFIA 7 – TRAPICHE FLUTUANTE EM BRASÍLIA E ESTRUTURA EM CONSTRUÇÃO AO LADO.....	67
FOTOGRAFIA 8 – TRAPICHE DE ENCANTADAS.....	68

LISTA DE ABREVIATURAS

ABALINE – ASSOCIAÇÃO DE BARQUEIROS DO LITORAL NORTE DO PARANÁ
ABREMAR – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CRUZEIROS MARÍTIMOS
ADETUR LITORAL - AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO
SUSTENTÁVEL DO LITORAL DO PARANÁ
AGEPAR – AGÊNCIA REGULADORA DO PARANÁ
AGUASPR – INSTITUTO DE ÁGUAS DO PARANÁ
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
ANVISA – AGÊNCIA NACIONAL DE VIGILÂNCIA SANITÁRIA
CADASTUR – CADASTRO DOS PRESTADORES DE SERVIÇOS TURÍSTICOS
FAPEU – FUNDAÇÃO DE AMPARO À PESQUISA E EXTENSÃO UNIVERSITÁRIA
FUMTUR – FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE TURISMO
GTT NÁUTICO – GRUPO DE TRABALHO DE TURISMO NÁUTICO
IAP – INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ
IPTUR – INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO
LESTA – LEI DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO
MTUR – MINISTÉRIO DO TURISMO
NORMAM – NORMAS DE AUTORIDADE MARÍTIMA
OCB – ORGANIZAÇÃO DAS COOPERATIVAS BRASILEIRAS
PGE – PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
PRTUR – PARANÁ TURISMO
PHE – PLANO HIDROVIÁRIO ESTRATÉGICO
PF – POLÍCIA FEDERAL
SEIL – SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA
SEMA – SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE
SETU – SECRETARIA DE ESTADO DE ESPORTE E TURISMO

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 MARCO TEÓRICO	15
2.1 TRANSPORTES E TURISMO	15
2.1.1 Evolução dos transportes e tipologias	17
2.1.2 Transporte Hidroviário: conceito, panoramas e perspectivas do setor no Brasil	20
2.2 TURISMO NÁUTICO	21
2.2.1 Regulamentação do turismo náutico no Brasil	27
2.2.2 Ministério do Turismo	28
2.2.3 Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)	29
2.2.4 Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)	30
2.2.5 Polícia Federal	30
2.2.6 Marinha do Brasil	31
2.3 REGULAMENTAÇÃO DAS TRAVESSIAS AQUAVIÁRIAS NO PARANÁ	32
2.3.1 Regulamentação das travessias de Paranaguá/Pontal do Paraná para a Ilha do Mel	35
3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	39
3.1 MÉTODOS DE PESQUISA	39
3.2 TIPOS DE PESQUISA	40
3.3 TÉCNICAS DE PESQUISA	41
3.3.1 Pesquisa bibliográfica	41
3.3.2 Estudo de campo e estudo de caso	42
3.4 COLETA DE DADOS	43
3.4.1 Entrevistas	43
3.5 ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DE DADOS	45
4 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA	46

4.1 PESQUISAS BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS	46
4.2 ENTREVISTAS DE PAUTA.....	47
4.2.1 Secretaria de Infraestrutura e Logística.....	48
4.2.2 Secretaria de Estado do Esporte e Turismo/Paraná Turismo	51
4.2.3 Secretaria do Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos	53
4.2.4 instituto Ambiental do Paraná.....	54
4.2.5 Instituto das Águas do Paraná	55
4.2.6 Prefeitura de Pontal do Paraná	56
4.2.7 SEBRAE.....	57
4.3 OBSERVAÇÃO DE CAMPO	60
4.3.1 Acesso ao local e estrutura de apoio	60
4.3.2 Terminais de embarque e equipe operacional	61
4.3.3 Estrutura das embarcações.....	64
4.4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	69
5. PROJETO	74
5.1 DESCRIÇÃO DO PROJETO.....	74
5.2 ETAPAS PARA A EXECUÇÃO DO PROJETO.....	77
5.2.1 Descrição das Etapas para a execução do projeto (com cronograma)	78
5.2.2 Recursos Humanos	80
5.2.3 Orçamento para execução da oficina	80
5.2.4 Avaliação do retorno do investimento	83
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	85
REFERÊNCIAS.....	89
APÊNDICES	93
ANEXOS	100

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho apresenta como objeto de estudo a regulamentação das travessias aquaviárias na Baía de Paranaguá, mais especificamente, nas travessias operadas entre os terminais de embarque de Pontal do Sul, em Pontal do Paraná, e os trapiches de Encantadas e Brasília, na Ilha do Mel. Relata as ações que estão sendo desenvolvidas por entidades públicas na esfera estadual e municipal, bem como pelo setor empresarial, visando a regularização do transporte aquaviário, medidas que consequentemente interferem no desenvolvimento do turismo náutico.

O tema possui grande valor exploratório considerando que a regulamentação das travessias aquaviárias ainda é incipiente no Paraná e também em todo o País. No âmbito do turismo, as primeiras publicações do Ministério do Turismo, descrevendo o turismo náutico, têm como base materiais de orientação e divulgação feitos a partir de 2008 e a constituição do Grupo Técnico de Trabalho de Turismo Náutico (GTT-Náutico) em 2014, composto por órgãos públicos, privados e do terceiro setor para debater e propor questões relativas a regularização da atividade no país.

Além disso, no meio acadêmico são poucas pesquisas que tratam da regulamentação da atividade no país. Grande parte dos artigos e publicações científicas disponibilizadas na internet apresentam estudos variados sobre cruzeiros marítimos, atividades náuticas de recreio e esporte e o desenvolvimento do segmento náutico em alguns destinos turísticos.

A importância do trabalho também é reforçada pelo potencial turístico de Paranaguá (Ilha do Mel), um dos principais destinos do Estado, conforme o projeto 65 Destinos Indutores do Turismo Regional de 2006, que deu origem ao processo de categorização desenvolvido pelo Ministério do Turismo. A partir das constatações relatadas, identificou-se como foco de investigação o seguinte problema de pesquisa: a regulamentação das travessias aquaviárias na baía de Paranaguá abrange ações regulatórias voltadas para o turismo náutico?

Diante desse contexto, o objetivo geral consistiu em identificar a existência de ações planejadas para o turismo náutico pelo grupo de regulamentação das travessias aquaviárias. Como objetivos específicos foram definidos a análise da regulamentação do turismo náutico no país, a categorização das embarcações e as respectivas funções no turismo, identificação das travessias do Paraná que possuem interesse

turístico com base no Plano Hidroviário do Paraná, identificação das entidades que estão contribuindo para o processo de regulamentação por meio do Grupo de Trabalho e compreender o potencial de demanda turística das travessias de Paranaguá e Pontal do Paraná para a Ilha do Mel.

Em função dos objetivos específicos, foram formuladas as seguintes hipóteses: não existe uma regulamentação específica para o turismo náutico no País, poucas travessias aquaviárias no Paraná possuem potencial turístico, o processo de regulamentação vai determinar os responsáveis pelo planejamento e operacionalização dos serviços, as travessias da baía de Paranaguá apresentam números expressivos de demanda turística.

Para assimilar de forma aprofundada a tramitação das ações regulatórias e responder aos objetivos e hipóteses do estudo, foram adotados como procedimentos metodológicos pesquisas bibliográficas e documentais, e, entrevistas de pauta constituídas por uma análise qualitativa do conteúdo. As pesquisas bibliográficas e documentais foram realizadas a partir de revisão teórica sobre temas relacionados à transporte e turismo, turismo náutico, regulamentação das travessias no País e no Paraná, entre outros. Já as entrevistas de pauta foram direcionadas aos agentes que representam as entidades estaduais e municipais no processo de regulamentação das travessias da Baía de Paranaguá.

Para complementar os estudos e compreender possíveis iniciativas do setor privado no segmento náutico, foi elaborada uma pesquisa qualitativa com entrevista de pauta direcionada ao SEBRAE, que por meio de estudos de especialistas, elaborou um estudo referente a Economia do Turismo Náutico no Litoral do Paraná. Após as entrevistas, foi feito um estudo de campo com observações da realidade local sobre como estão sendo operacionalizadas as travessias.

Após a análise de todos os resultados de pesquisa, constatou-se a necessidade de integrar o trabalho entre as entidades que executam ações que envolvem o segmento náutico no Litoral do Paraná, sejam elas do setor público ou privado, considerando que grande parte das ações planejadas são complementares entre si. Diante do exposto, a proposta deste trabalho consiste na criação de uma oficina, utilizando o enfoque participativo, para debater as ações regulatórias das travessias aquaviárias entre os terminais de embarque de Pontal do Paraná e a Ilha do Mel (Paranaguá) e o futuro do segmento náutico no Litoral do Paraná.

Para melhor entendimento desse trabalho, a partir desta introdução divide-se

o mesmo em 4 capítulos, o primeiro referente ao marco teórico que trata de temas como transporte e turismo, turismo náutico e regulamentação das travessias aquaviárias no Paraná, seguido da descrição dos procedimentos metodológicos para realização da pesquisa que relata os tipos e técnicas de pesquisa utilizados, os instrumentos de coleta de dados, bem como as formas de análise e interpretação dos dados. Já na sequência, apresenta-se todos os resultados obtidos por meio das pesquisas bibliográficas, documentais e entrevistas, além das observações de campo, e, por fim a apresentação da proposta. Após, segue-se as Considerações Finais, Referências, Anexos e Apêndices.

2 MARCO TEÓRICO

Este capítulo apresenta a fundamentação teórica referente a temática abordada. Sendo assim, as discussões sobre o tema foram divididas em três itens: Transporte e Turismo; Turismo Náutico; Regulamentação das Travessias Aquaviárias do Paraná.

As primeiras páginas apresentam estudos bibliográficos e documentais que tratam da relação do transporte com o turismo, do transporte hidroviário e do turismo náutico. Para a formulação dos principais conceitos sobre transporte e turismo, foram pesquisados importantes teóricos, entre eles Francisco de La Torre, Stephen J. Page, Cristopher P. Cooper, Guilherme Lohmann e Alexandre P. Netto. O projeto contou ainda com contribuições de caráter analítico extraídas de artigos acadêmicos recentes e de publicações elaboradas por órgãos públicos e demais entidades do turismo.

Outro tema apresentado é o turismo náutico e os processos de regulamentação, sendo que as principais fontes de informações foram obtidas em publicações do Ministério do Turismo, que indicaram leis, decretos, entre outros marcos regulatórios que apresentam uma orientação básica sobre as atividades.

A última etapa da fundamentação foi constituída pela análise documental do Plano Hidroviário do Paraná e de ações regulatórias que estão sendo colocadas em práticas, utilizando como exemplo, o convênio de delegação entre o governo estadual e as prefeituras de Pontal do Paraná e Paranaguá para operacionalizar as travessias da Ilha do Mel, um dos principais destinos turísticos do litoral paranaense.

2.1 TRANSPORTES E TURISMO

Conforme Torre (2002), o transporte é definido como uma espécie de máquina, carruagem ou embarcação que possui a capacidade de deslocamento. Sua principal função está diretamente relacionada com a capacidade de movimentação de um determinado local de origem até o destino.

O sistema de transporte assim como as áreas de telecomunicação, energia, saneamento, entre outros, representa uma área fundamental na infraestrutura de apoio. Ou seja, é a partir da infraestrutura que outras áreas podem iniciar um processo de desenvolvimento. A finalidade do transporte é atender uma necessidade social,

seja ela individual ou coletiva e que necessita do deslocamento. O transporte pode ser utilizado para o deslocamento de documentos, mercadorias e pessoas. Cabe destacar, que o transporte sempre se origina da necessidade de um sistema externo a ele. (MAGALHÃES, 2010)

E qual a relação entre o transporte e o turismo? Page (2001) explica que o turismo é composto por uma ampla gama de atividades econômicas e serviços que tem como principal objetivo atender as necessidades dos turistas. Esse conjunto envolve toda a infraestrutura do destino, no qual o transporte está inserido e ocupando um papel essencial no deslocamento das pessoas.

Cooper traz uma análise precisa sobre a relação entre transporte e turismo:

O turismo está em toda parte e, por consequência, a principal função do transporte no sistema de turismo é levar os turistas das regiões de origens às regiões de destino. Esse relacionamento tem sido tradicionalmente reconhecido como o “quem nasceu primeiro, o ovo ou a galinha?”. Uma infraestrutura de acesso e transporte adequado para os mercados potenciais é um dos pré-requisitos mais importantes para o desenvolvimento de qualquer destino turístico. (COOPER, 2007, p. 449).

Segundo Page (2001) o meio de transporte escolhido pelos turistas, em diversas ocasiões, pode ser parte integrante da experiência da viagem. Esse apontamento também levanta questionamentos sobre o que é e o que não é transporte para o turismo.

“Ao mesmo tempo em que há pronto reconhecimento que existem formas especializadas e específicas de transporte para o turismo (como os ônibus turísticos, voos fretados e navios de cruzeiro), há também outras formas de transporte que são utilizadas por anfitriões e turistas em níveis variados. Por exemplo, ônibus urbanos, sistemas de metrô e voos comerciais para regiões turísticas são usados simultaneamente por turistas e residentes locais e, em alguns casos, isso pode provocar competição. Onde acontece o uso dos meios de transporte por parte dos turistas, a competição com outros usuários tem implicações econômicas, ambientais, sociais e políticas importantes para a área de destinação”. (PAGE, 2001, p.16).

De acordo com Júnior (2012) a distinção e a função dos tipos de transporte devem ser planejadas pelos gestores e as entidades do governo, levando em consideração a importância do sistema de transporte para a população local e também a contribuição que ela pode gerar no turismo. O pesquisador frisa que uma das

primeiras decisões do turista ao viajar refere-se ao tipo de transporte que será utilizado e a infraestrutura disponível para o acesso aos destinos.

Cooper (2007) afirma que a infraestrutura de acesso é um dos pré-requisitos mais importantes para o desenvolvimento de qualquer destino turístico. Como exemplo, ele cita os destinos de turismo de massa, dos quais a grande maioria antes de explorar a atividade turística, já possuía uma grande rede de transporte com capacidade para recepcionar os visitantes. “Essa evidência pode ser demonstrada pelo fato de, na maioria dos destinos ao redor do mundo, o viajante poder encontrar uma hotelaria adequada e opções de lazer próximas aos terminais de transporte”, explica Cooper (2007, p. 449).

Silva (2014) também destaca a infraestrutura do transporte como o princípio do desenvolvimento da atividade turística em um destino. A capacidade do núcleo receptor em relação a acessibilidade das vias, terminais, serviços, tipos de veículos e serviços de apoio representam um fator determinante na consolidação de um destino.

Os estudos de Page (2001) também trazem reflexões sobre a relação do turismo e do transporte, o autor afirma que para identificar o potencial do sistema de transporte no destino é necessário que o pesquisador monte uma estrutura de raciocínio e análise que busque compreender de que forma o turista interage com o transporte, os processos e fatores envolvidos e quais são os efeitos sobre a experiência turística. É necessário observar todo o processo de organização, operação e o gerenciamento das atividades associadas às viagens turísticas.

Torre (2002) afirma que seis elementos podem ser usados como base para avaliação de um sistema de transporte: comodidade, agilidade (de movimento), alcance (distância), preço, rapidez (tempo) e segurança. O autor aponta ainda que o transporte é o serviço principal (trem, avião, ônibus) e que ele necessita que os serviços secundários (hotel, restaurantes, atrativos) estejam bem localizados e que permitam montar uma logística que não represente perda de tempo para o turista.

2.1.1 Evolução dos transportes e tipologias

O transporte é uma infraestrutura complexa e que está relacionada aos mais

diversos momentos da história e da prática social da humanidade. A análise de um sistema de transporte está diretamente relacionada com o legado histórico de uma localidade, o suporte físico e ambiental do território, a demanda do destino, aos padrões tecnológicos do transporte e as políticas governamentais. (ARAGÃO et al., 2001).

Júnior (2012) explica que a evolução do homem acompanha a evolução dos transportes. A necessidade básica de buscar alimentos, explorar recursos naturais e o comércio fizeram com que o transporte tivesse uma evolução contínua de acordo com as fases da história. Torre (2002) trata que a origem do transporte surgiu da necessidade de locomoção, sendo a roda o principal instrumento precursor dessa necessidade. As rodas deram início a um processo de transportar cargas de uma forma mais eficaz e veloz do que era feito anteriormente com os animais. Além disso, as rodas tornaram-se um propulsor para a construção das primeiras vias, já que era grande a dificuldade em transportar cargas sem estradas e traçados definidos.

Júnior (2012) aponta a Revolução Industrial como um divisor de águas na história dos transportes. O pesquisador destaca que a revolução representou um novo ciclo de constantes transformações tecnológicas, planejadas para otimizar o tempo e os custos das viagens.

“Desde as sociedades antigas, os animais eram utilizados como meio de locomoção, mas após a Revolução Industrial, aproximadamente no século XIX, que ocorre a revolução dos transportes com o surgimento das primeiras ferrovias e barcos a vapor. A partir desta fase inicia-se a evolução tecnológica que colaborou com os sucessivos avanços nos transportes favorecendo a mobilidade e circulação”. (JÚNIOR, 2012, p. 180).

Page (2001) trabalhou a evolução da tecnologia no sistema de transportes na seguinte ordem: a transição do cavalo e da ação do vento para formas mais avançadas, a introdução do motor a vapor, o desenvolvimento do motor de combustão e o uso do motor a jato.

No entanto, é necessário mencionar também as evoluções tecnológicas presentes nos dias atuais. Em relação ao panorama deste início de século XXI, a tendência para os transportes é de que cada vez mais os fabricantes procurem novas fontes de energia limpa e renovável para investir neste setor. Os veículos elétricos

que começaram a ser fabricados são apresentados como uma nova alternativa no setor de transporte. Apesar de ser um processo lento e que deve progredir ao longo das próximas décadas, a busca por esse novo sistema deve seguir em alta, o grande desafio é disseminar esse sistema em veículos de passeio, pois as baterias são pesadas, possuem baixa capacidade de armazenamento de energia e o tempo para recarregar é elevado. Os principais ganhos são em relação aos baixos níveis de ruídos se comparado com os motores de combustão, além do aspecto ambiental, já que os novos motores são ecologicamente corretos, não emitindo poluentes na atmosfera. (GOLDENSTEIN, AZEVEDO, 2006).

Segundo Reis e Santos (2015), os transportes na infraestrutura devem procurar uma política racional para o desenvolvimento das cidades. Desenvolver políticas de incentivo ao uso de veículos menos poluentes, uso de combustíveis limpos e a ideia do transporte coletivo de massa podem ser apontados como hipóteses para reduzir os índices de poluição e diminuir o caos no trânsito das grandes vias dos centros urbanos.

Lohmann e Netto (2012) dividem o sistema de transporte em quatro tipologias de acordo com a evolução do sistema. O quadro abaixo resume as principais características e particularidades do transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e hidroviário:

QUADRO 1 – SISTEMA DE TRANSPORTE

TIPO	CARACTERÍSTICAS
Rodoviário	É o sistema de transporte mais flexível e que permite ao turista planejar sua rota de preferência. É mais adequado para viagens de curta e média distância. Compreendem ônibus, automóveis particulares, motos, caminhões e bicicletas.
Ferrovário	Expandiu-se de forma significativa no século XIX, abrindo caminhos para áreas até então não acessíveis ao turismo. É favorável para rotas transcontinentais, panorâmicas e pela grande quantidade de passageiros que transporta. É composto por trens de cargas, de passageiros urbanos e também de linhas exclusivas para fins turísticos.
Aéreo	Considerado o principal sistema de transporte para viagens de longa distância e entre continentes. É também o tipo de transporte mais rápido e confortável, no entanto apresenta custos elevados pelo alto consumo de combustível. O sistema aéreo é composto por aeronaves de diferentes portes e dividido em voos regulares e fretados. Helicópteros também compõem esse sistema.

Hidroviário	Os principais serviços são feitos por navios de cruzeiro de longo curso e serviços de ferryboat. Em função do tamanho, pode oferecer grande conforto para os passageiros. Os maiores custos são com mão de obra. Integram esse sistema todos os tipos de transporte hidroviário (navios, balsas, barcos, entre outros tipos de embarcações).
-------------	--

FONTE: LOHMANN, NETTO (2012).

Considerando a proposta do presente trabalho, as próximas etapas da pesquisa serão focadas nos estudos do sistema de transporte hidroviário e as atribuições do sistema em território nacional.

2.1.2 Transporte Hidroviário: conceito, panoramas e perspectivas do setor no Brasil

A Confederação Nacional de Transportes (2012) define o sistema de transporte hidroviário como qualquer tipo de deslocamento feito utilizando rios, lagos e oceanos para a movimentação de pessoas e mercadorias, seja ele feito em âmbito nacional ou entre diferentes nações. Dentro dessa classificação, a CNT afirma que o transporte hidroviário é dividido em dois subsistemas: o fluvial e o marítimo. O primeiro abrange a utilização de embarcações em rios navegáveis, enquanto o segundo refere-se as navegações no mar e a circulação na costa atlântica.

O Brasil possui uma rede extensa fluvial de rios e lagos. São cerca 63 mil quilômetros distribuídos em doze bacias. Deste total, 29 mil quilômetros dos rios são navegáveis e apenas 21 mil integram o sistema logístico do país. Os dados são do Plano Nacional Hidroviário Estratégico (PHE), o documento publicado pelo Ministério dos Transportes (2013) tem como objetivo traçar um plano estratégico no setor hidroviário até o ano de 2031, apresentado aspectos históricos, geográficos e políticos que concentram uma análise situacional das hidrovias e de projeções para o futuro em termos de movimentação nas principais bacias hidrográficas do país.

O plano aponta ainda para a necessidade de investimento no setor, já que comparado aos sistemas ferroviários e rodoviários, a participação no transporte de carga e na distribuição é de somente 5% contra 30% do ferroviário e 52% do rodoviário. No que se refere ao transporte de passageiros, a participação também é mínima comparado ao transporte aéreo e rodoviário. (BRASIL, 2013).

O transporte hidroviário também apresenta desvantagens em relação a outros modais¹ em quesitos que envolvem a logística. Aspectos como a lentidão do transporte, o tempo elevado para o desembarque de cargas e o maior tempo na entrega dos produtos são apontados como desvantagens. Como aspectos positivos, podem ser citados o transporte de cargas volumosas em trechos de longa distância, a movimentação internacional, o baixo custo variável e a baixa emissão de poluentes em relação aos outros transportes. (SARAIVA, MAEHLER, DIAS, 2015).

O PHE relata que o transporte de passageiros por hidrovias no Brasil apresenta maior relevância em contextos regionais e locais. A maior parte das demandas é de curta distância entre duas cidades localizadas nas proximidades de rios. A região Amazônica é a que apresenta maior utilização dos serviços hidroviários no país, situação essa justificada por dois fatores, a densidade da rede fluvial na região e ao limitado alcance das ferrovias e rodovias na região. Conforme os dados relatados, por ano 6 milhões de passageiros utilizam o sistema hidroviário na região. A estimativa é que esse número cresça em até 40% até o ano de 2031.

Em relação à potencialidade do transporte hidroviário no país, o plano traz em sua concepção algumas proposições sobre o tema. O diagnóstico é de que boa parte das frotas do país necessita de renovação na infraestrutura, além disso, é preciso investir nos terminais de embarques e desembarques e tornar o transporte seguro, confortável e confiável. A conclusão é de que os baixos níveis tarifários e os altos custos necessários para a renovação impedem a modernização do sistema no país.

2.2 TURISMO NÁUTICO

Segundo o Ministério do Turismo a denominação náutica é dada para todas as atividades de navegação que são desenvolvidas em embarcações, seja ela sob ou sobre águas, paradas ou correntes, fluviais, marítimas, lacustres ou oceânicas. “Turismo Náutico caracteriza-se pela utilização de embarcações náuticas com a finalidade de movimentação turística” descreve Brasil (2010, p. 14).

Para que o turismo náutico possa ser desenvolvido de forma eficiente, é

¹ Relativo a modalidade. No sistema de transporte os modais são divididos em ferroviário, aéreo, rodoviário e hidroviário (COOPER, 2007).

necessário que o setor conte com uma infraestrutura adequada para atender as necessidades do turista. Entre elas, a oferta de alojamento, uma ampla e variada oferta de entretenimento e a disponibilidade de serviços complementares nas zonas portuárias. (RIBEIRO, 2016).

Conforme Brasil (2010), as embarcações náuticas possuem duas perspectivas em relação ao turismo. A primeira, seria em relação a finalidade de movimentação turística, quando o meio de transporte se torna o atrativo e a principal motivação da viagem. Já a segunda, trata das embarcações como meio de transporte para se deslocar até um destino turístico. Somente a primeira é caracterizada como turismo náutico.

Medeiros (2011) reforça esse discurso afirmando que assim como o turismo não deve ser confundido somente como viagem, o turismo náutico não pode ser atribuído ao simples fato de utilizar uma embarcação. Para o pesquisador, o turismo náutico resulta da apreciação da embarcação paralelo ao interesse do deslocamento por aquele tipo de transporte.

Brasil (2010) aponta ainda que a atividade turística no segmento pode ser dividida em quatro classificações de acordo com o local da prática: turismo fluvial, turismo em represas, turismo lacustre e turismo marítimo.

Em relação ao turismo fluvial, Pereira (2014) destaca que a atividade deve buscar uma política sustentável no uso de recursos naturais. Os rios apontados como destinos do turismo fluvial devem ser preservados pela beleza paisagística, optando por um modelo de atuação que priorize o equilíbrio do ecossistema e a proteção do meio ambiente. A mesma política de atuação voltada a preservação da qualidade das águas e do meio ambiente é defendida por Lanzer, Ramos e Marchett (2013) em análises do turismo lacustre (praticado em lagoas). Para os pesquisadores, o grande desafio é o crescimento das atividades do turismo náutico frente à escassez de planejamentos turísticos para essas áreas.

Com relação ao turismo náutico em represas, Leme (2007) afirma que as atividades mais comuns nesses locais envolvem a prática de atividades esportivas como esqui aquático, mergulho, rafting, pesca esportiva, caiaque, entre outros. Outra ideia defendida pelo autor é de que o turismo náutico em represas necessita de planejamentos que valorizem a história dos locais, tornando a experiência mais

atrativa para o turista.

Já o turismo marítimo é consolidado pelos cruzeiros. O relatório mais recente divulgado pela Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (ABREMAR) em 2016 constatou que o mercado que já possui as classes mais altas consolidadas, está se adequando também as classes médias devido as facilidades nas condições de pagamento. De acordo com o relatório, além da questão financeira, a viagem de cruzeiro apresenta uma crescente por fatores como comodidade, oportunidade de conhecer vários destinos em uma mesma viagem e a relação custo benefício, em que o turista aproveita hospedagem, transporte, alimentação e lazer concentrados em um meio de transporte único. (CLIA, ABREMAR, 2016).

Farias e Trigo (2015) aponta que uma das causas para essa expansão é que o Brasil está começando a usufruir das condições geográficas ideais para esse mercado. O clima do país durante a temporada de verão corresponde ao inverno no Hemisfério Norte, situação que faz com que o Brasil consiga atrair navios ociosos e passe a compor um roteiro tropical alternativo. Dados da ABREMAR, publicados em 2016, apontam que o setor de cruzeiros marítimos gerou 32.722 postos de trabalho durante a temporada 2014/2015. Nesse período, foram recepcionados 549.619 cruzeiristas, dos quais 85% eram brasileiros e 15% estrangeiros.

Leal et al. (2012), relata que o grande desafio do país para os próximos anos é desenvolver novos destinos. Os autores apontam que é necessário investir no desenvolvimento de rotas e portos com infraestrutura adequada para receber navios de cruzeiro.

“No Brasil, há potencialidades de criação de novos destinos e um mercado de consumidor forte para essa oferta. Além dos cruzeiros de cabotagem, que se fazem no litoral do Brasil, ainda há os de longo curso (internacionais), em que se realizam escalas no País e que trazem um quantitativo alto de turistas estrangeiros, promovendo a entrada de divisas para a economia brasileira”. (LEAL et al. 2013, p.19).

De acordo com Câmara (2013, p. 17) “a lacuna de conhecimento sobre o turismo náutico desperdiça o potencial tremendo das vias navegáveis brasileiras e impede a diversificação dos produtos turísticos”. A pesquisadora ainda complementa o posicionamento afirmando que o segmento no Brasil ainda não amadureceu e necessita de estudos na área para explorar melhor o turismo, principalmente a costa

do país, com localização privilegiada em relação à Europa.

Conforme as definições da Marinha do Brasil, as embarcações náuticas podem ser divididas em três grandes grupos de acordo com o porte. O primeiro grupo refere-se as embarcações de grande porte ou iate, são aquelas que apresentam comprimento superior a 24 metros. A segunda classificação é das embarcações de médio porte, inferior a 24 metros e o terceiro tipo são as miúdas, com comprimento igual ou inferior a 5 metros e com comprimento total inferior a 8m, apresentando convés aberto ou fechado, mas sem cabine habitável e sem propulsão mecânica fixa. (BRASIL, 2010)

Em uma análise sobre as características estruturais das embarcações náuticas, Balanza e Nadal (2003) apontam que os navios como parte integrante de um produto turístico, podem ser considerados um dos meios de transporte que mais tiveram mudanças em seus conceitos desde sua origem. Para os autores, os navios eram tratados primordialmente somente como meio de transporte, situação que foi sendo modificada, principalmente com embarcações luxuosas de menores porte, como os iates, por exemplo. Os autores ressaltam ainda o conforto e a possibilidade de executar as mais diversas atividades nas embarcações em paralelo a visita a diversos lugares como um grande expoente para o setor turístico.

Sobre as atribuições para que uma embarcação possa ser considerada turística, ela deve estar inscrita na Marinha do Brasil, atender todos os requisitos para o transporte de pessoas, possuir finalidade para prestação de serviços turísticos e atender todos os procedimentos de inspeção técnica feita pelas instituições credenciadas pelos órgãos competentes. O Turismo Náutico também pode ser descrito conforme sua área de navegação. Neste caso, ela é dividida nos grupos de navegações interiores, que abrange áreas como lagos, baías, rios e canais e que não apresentam dificuldade em relação ao tráfego das embarcações. Já o outro grupo é das navegações em mar aberto, as chamadas áreas desabrigadas subdivididas em águas costeiras, localizada até a distância de 20 milhas e visível ou oceânicas, ultrapassando as 20 milhas da costa. (BRASIL, 2010).

Considerando a expansão do setor nos últimos anos, a atividade turística pode ser classificada em dois principais tipos neste segmento: turismo náutico de cruzeiro e turismo de recreio e esporte. A Lei nº 11.771 (BRASIL, 2008) que dispõe

sobre a Política Nacional de Turismo (PNT) trouxe por meio do decreto nº 7.381 de 2 de dezembro de 2010, a atribuição referente ao turismo náutico de cruzeiro como:

“Art. 39. A prestação de serviços conjugados de transporte, hospedagem, alimentação, entretenimento, visitação de locais turísticos e serviços afins, quando realizados por embarcações de turismo, constitui o programa de turismo denominado cruzeiro marítimo ou fluvial”. (BRASIL, 2008).

O decreto apresenta ainda para os efeitos de regulamentação e legalidade a classificação dos serviços prestados em quatro categorias. Conforme descrito no quadro a seguir:

QUADRO 2 – CATEGORIAS DO TURISMO NÁUTICO

CATEGORIAS	ATIVIDADE
Cabotagem	Deslocamento feito entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima e vias navegáveis interiores.
Internacional	Viagem com início e fim em qualquer porto estrangeiro.
De longo curso	Viagem feita entre portos brasileiros e estrangeiros.
Misto	Viagem com início/término em porto nacional e com escalas em portos nacionais e estrangeiros.

FONTE: BRASIL (2008) alterado pelo Decreto nº 7.381, 02 de dezembro de 2010.

Torre (2002) define o cruzeiro como uma viagem fundamentalmente de prazer. Ele destaca também que o diferencial desse tipo de turismo em relação aos outros segmentos, é que a embarcação além de ser o meio de transporte, torna-se o principal atrativo e motivador da viagem.

Já em relação ao turismo náutico de recreio e esporte, Brasil (2010) descreve como uma atividade feita em barcos de pequeno e médio porte, podendo ser de propriedade do turista ou de aluguel. Ressalta ainda que à autonomia de cada equipamento (distância que pode ser percorrida com o consumo total de combustível a bordo) é que determina a área de atuação em termos territoriais (regional, nacional, internacional).

O turismo náutico relacionado a práticas esportivas no Brasil está sendo desenvolvido a partir da construção de marinas e terminais de embarque. O diagnóstico para que esse mercado siga em expansão reflete em estudos que indicam a necessidade de investimentos na divulgação dos destinos, estruturação das infraestrutura dos terminais de embarque e no treinamento e capacitação das equipes de receptivo, propiciando mais conforto e comodidade para o visitante. (CARDOSO, 2012).

Dentro dessa classificação de recreio e esporte, o Ministério do Turismo categorizou as atividades mais comuns de acordo com os barcos conduzidos por proprietários ou barcos alugados.

QUADRO 3 – TURISMO NÁUTICO DE RECREIO E ESPORTE

PROPRIEDADE OU ALUGUEL	EMBARCAÇÃO/ESTRUTURA	ATIVIDADE
Proprietários	Veleiros	É feita de acordo com o vento. Possibilita que o proprietário faça a navegação na região em que o barco está fundeado ou que realize viagens transoceânicas.
Proprietários	Lanchas	São mais comuns para o turismo regional devido a baixa autonomia da embarcação.
Proprietários	lates	Possui tanques de combustíveis de grande capacidade e podem fazer viagens transoceânicas ou pela costa.
Aluguel	Bases de charter	Estruturas náuticas em que são disponibilizados para aluguel barcos de médio porte, na grande maioria, os veleiros. Cabe ressaltar que a falta de legislação específica no Brasil para esses tipos de atividades dificulta o avanço do segmento.
Aluguel	Agências, clubes e marinas.	Passeios feitos em barcos de médio porte tripulados. A prática mais comum é a venda de bilhetes avulsos e onde o turista divide a embarcação com outros clientes.

FONTE: BRASIL (2010).

Considerando os contextos de classificação de turismo náutico em território nacional, o Ministério do Turismo elaborou em 2013 uma série de cartilhas com o slogan “o Brasil que você procura”. As publicações apresentam um breve resumo de destinos turísticos de acordo com os segmentos que representam, entre elas, uma publicação exclusiva sobre o Turismo Náutico. (BRASIL, 2013).

O documento divide os destinos de acordo com a principal atividade local. Entre os destinos de cruzeiros são citados Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ) Búzios (RJ), Ilhabela (SP) e Salvador (BA). Já entre os locais com atividades voltadas a lazer e esporte, o documento destaca que as regiões Sudeste e Sul disponibilizam a maioria das estruturas de apoio náutico como marinas, iate clubes e garagens. Os três estados utilizados como referência são Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina. A imagem que ilustra a página do documento é Angra dos Reis (RJ), município reconhecido pelo grande volume de atividades no segmento. (BRASIL, 2013).

2.2.1 Regulamentação do turismo náutico no Brasil

No que tange a regulamentação da atividade do turismo náutico, as discussões ainda são incipientes no país. O Ministério do Turismo, por meio da portaria MTur nº 90, de 6 de maio de 2014, formalizou a constituição do Grupo Técnico de Trabalho de Turismo Náutico (GTT-Náutico) com a missão de discutir questões relativas ao turismo náutico, entre elas pontos referentes a legislação, políticas públicas e ações para o desenvolvimento desse segmento. Apesar de a formalização ter sido feita em 2014, o GTT existe desde o ano de 2008, sendo composto por representantes de órgãos e entidades do setor público, da iniciativa privada e do terceiro setor. (BRASIL, 2014).

Para processar as principais resoluções e normativas federais relativas ao Turismo Náutico, o GTT elaborou em 2014 o Vade Mecum² com as principais informações do setor. O documento é a fonte oficial mais recente e atualizada de

² A expressão latina Vade Mecum é utilizada para designar qualquer publicação que reúna informações de relevância para determinada área, servindo como referência ao leitor para a realização de determinadas tarefas. Brasil, 2014, p.9. (Disponível em <<http://www.turismo.gov.br/gtt-n%C3%A1utico.html>> acesso em: 04 mai 2017).

pesquisa para compreender as discussões sobre regulamentação do turismo náutico no Brasil. O material traz um compilado de informações fornecidas por diversas entidades regulatórias, entre elas o Ministério do Turismo, Agência Nacional de Transporte da Aquaviário (Antaq), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Polícia Federal, Marinha do Brasil, Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério da Pesca e Aquicultura, Receita Federal, Secretaria de Patrimônio da União e Secretaria Especial de Portos.

Com base na leitura do Vade Mecum e para facilitar o entendimento do assunto, elencamos abaixo as principais disposições apresentadas de acordo com as entidades representativas.

2.2.2 Ministério do Turismo

Conforme as especificações presentes na Lei do Turismo, nº11.771/2008, as empresas de transporte devem estar atentas as informações referentes aos prestadores de serviços turísticos. Entre eles, as empresas denominadas transportadoras turísticas. Essa descrição está presente na subseção IV, Art. 28 e diz:

Consideram-se transportadoras turísticas as empresas que tenham por objeto social a prestação de serviços de transporte turístico de superfície, caracterizado pelo deslocamento de pessoas em veículos e embarcações por vias terrestres e aquáticas. (BRASIL, 2008)

Para a prestação desses serviços, o documento elaborado pelo GTT- Náutico destaca a portaria 197/2013, responsável por estabelecer o Cadastro dos Prestadores de Serviços Turísticos – CADASTUR. A regularização deve ser feita por meio dos seguintes documentos: cartão de inscrição no CNPJ, ato constitutivo de razão social e seu registro no órgão competente, registro na Organização das Cooperativas Brasileira (OCB), no caso de cooperativa e/ou carteira de identidade (Registro Geral) para microempreendedores individuais. Especificamente para as empresas que oferecem serviços de transportes aquaviários ainda devem respeitar o artigo 6º, o qual define a necessidade de obter um título de inscrição de embarcação normal (TIE) ou miúda (TIEM). (BRASIL, 2014).

O documento ainda apresenta o art. 35 da Lei do Turismo, que define o Ministério do Turismo (MTUR) como órgão competente e responsável pela fiscalização da prestação dos serviços turísticos. Também é citado o art. 44, que informa que o MTUR poderá delegar a responsabilidade sob a atividade de prestação de serviços a outros órgãos e entidades da administração pública, em especial as funções relativas ao cadastro, classificação e fiscalização dos serviços. (BRASIL, 2014).

2.2.3 Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

As principais atribuições da Antaq são mantidas pela Lei nº12.815 (Brasil, 2013) que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalação portuárias, bem como as atividades desempenhadas nestes locais. O turismo está presente na lei por meio do artigo VI que traz a definição de Instalação Portuária de Turismo (IPTur) que poderá ser explorada mediante autorização e utilizada para embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes, bagagens e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo. De acordo com as leis da Antaq presentes no Vade Mecun, a IPTur pode ser classificada em 3 tipologias de acordo com as características da instalação. As distinções são relatadas no quadro a seguir:

QUADRO 4 – TIPOS DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO (IPTUR)

TIPOS	ATIVIDADE
IPTur Plena	Instalação em que toda operação de embarque, desembarque e trânsito de passageiros é feito diretamente em embarcações de turismo.
IPTur de Trânsito	Realiza apenas o deslocamento de passageiros e tripulantes em embarcações de turismo.
IPTur de Apoio	Realiza embarque, desembarque e trânsito de passageiros e tripulantes diretamente em embarcações de transporte com destino ou origem em embarcação de turismo fundeada em área portuária.

FONTE: (BRASIL, 2014).

A lei prevê ainda que as instalações portuárias voltadas aos transportes de passageiros devem contemplar uma série de requisitos que envolvem a infraestrutura do local. Entre as principais atribuições estão: dimensionamento da área para atender os fluxos previstos, identificação das áreas de embarques e desembarques em locais separados das áreas de armazenagem de carga, plataformas de embarque e desembarque com piso plano e antiderrapante, instalações para vendas de passagens e atendimento ao cliente, áreas de espera abrigadas e providas de assentos, instalação sanitárias, acessibilidade e atendimento prioritários de acordo com as leis em vigor, iluminação, sinalização e comunicação adequada nas áreas de entrada e saída de passageiros, tripulantes e veículos. (BRASIL, 2014).

2.2.4 Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)

A fiscalização por parte da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) é referente as condições sanitárias em portos, aeroportos, fronteiras, entrepostos e terminais alfandegados. Esse estabelecimento está presente na portaria nº 346/2006, de 11 de agosto de 2006, publicada no Diário Oficial da União, traz uma série de disposições que são de responsabilidade da agência e que devem seguir normas técnicas do Ministério da Saúde. (BRASIL, 2014).

Entre as exigências referentes a entrada, trânsito e permanência nos portos estão a inspeção sanitária da embarcação, certificado de livre prática e certificados de controle de inspeção a bordo ou isenção de controle sanitário. As inspeções sanitárias das embarcações e de serviços de apoio portuário devem fiscalizar as condições dos alimentos ofertados, serviços de assistência à saúde, condições dos dormitórios, alojamentos e cabines, oferta de água potável a bordo, entre outros itens que podem oferecer risco a saúde do passageiro ou risco ambiental nos locais de prestação de serviços. (BRASIL, 2014).

2.2.5 Polícia Federal

O Vade Mecun apresenta também as principais atribuições da Polícia Federal

(PF) no que diz respeito ao turismo náutico e os procedimentos de controle migratório. Nos postos de fiscalização marítima, fluvial e lacustre são exigidos documentos da lista de tripulantes, declaração de existência ou não de clandestino a bordo, declaração de tripulantes, estafes e passageiros que irão embarcar e desembarcar. No caso de estrangeiros, são exigidos ainda carteira de identidade de marítimo (espécie de passaporte que indica a profissão de marítimo) ou visto temporário de acordo com os tipos de embarcações que estão sendo operadas (embarcação de longo curso, cabotagem, pesca). (BRASIL, 2014).

Anualmente a PF deve fazer também o cadastramento e a vistoria das empresas que atuam no transporte internacional. A documentação deve apresentar o ramo de atuação (cargas ou passageiros), quantitativo dos meios de transporte que operam, empresas que representa e as programações de rotas e escalas nacionais e internacionais. (BRASIL, 2014).

2.2.6 Marinha do Brasil

A lei nº 9.537/97, também conhecida como Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) atribui a Marinha do Brasil uma série de normas para o tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. A Marinha do Brasil deve elaborar habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores, controle de tráfego e permanência das embarcações em águas sob jurisdição nacional, inspeções navais e vistorias, inscrição das embarcações, cadastro de marinas, clubes e entidades desportivas náuticas de acordo com normas de segurança, cerimonial e uso de uniformes a bordo das embarcações nacionais, registro e certificação de helipontos, execução de obras e dragagens, estabelecimento e funcionamento de sinais para auxílio na navegação e aplicação de penalidade pelo comandante são alguns dos principais pontos da lei. (BRASIL, 1997).

Dentro desses temas listados acima, a Marinha constituiu as Normas de Autoridade Marítima (NORMAM), as quais apresentam os requisitos específicos para o tipo de cadastro, o tipo da área de navegação (mar aberto ou interior), condicionantes para operação de embarcações estrangeiras, atividades de inspeção, entre outros. (BRASIL, 2014)

O documento elaborado pelo GTT Náutico aponta ainda que as embarcações turísticas também devem seguir as normas de segurança estabelecidas pela Marinha do Brasil. Sendo possível delegar a sociedades classificadoras e certificadoras, a possibilidade de realizar perícias para verificar se as embarcações estão operando de acordo com as normas previstas. (BRASIL, 2014).

Além das normas da Marinha do Brasil e das outras entidades citadas anteriormente, o Vade Mecum traz outras normativas estabelecidas pelos Ministérios do Trabalho e Emprego (MTE), da Fazenda e da Pesca e Aquicultura (MPA) que tratam de questões importantes referentes a operação dos transportes aquaviários, mas que não estão vinculadas diretamente ao turismo e por isso não serão abordadas neste trabalho. (BRASIL, 2014).

2.3 REGULAMENTAÇÃO DAS TRAVESSIAS AQUAVIÁRIAS NO PARANÁ

Assim como demonstra o panorama nacional, as discussões referentes a regulamentação de atividades náuticas também se encontram em estágio inicial no Paraná. Os primeiros estudos foram feitos a partir de 2011, quando foi instituído pelo governador Beto Richa, por meio do decreto 2848/2011, o Grupo de Trabalho Náutico Paraná (GT-Náutico).

Os estudos do primeiro GT Náutico resultaram na elaboração do Plano Hidroviário do Paraná, documento publicado em 2014 que apresenta uma série de dados referentes as travessias em todo o território paranaense. Feito em parceria com a Fundação de Amparo à Pesquisa e Extensão Universitária (FAPEU), o estudo priorizou levantar as potencialidades das hidrovias do Paraná. A intenção do documento era possibilitar uma análise da situação atual das hidrovias, a projeção de movimentação nas travessias e os futuros investimentos que podem ser feitos para melhorar as condições dos locais. (PARANÁ, 2014).

Em função do Plano Hidroviário do Paraná e de outras discussões que envolvem as operações dos transportes de embarcações, foi formalizado em março de 2016, a formação de um novo grupo de trabalho do Transporte Aquaviário em âmbito estadual, por meio da resolução 007/2016, conferidas pela Lei Estadual nº8.458. O grupo intitulado GT Regulamentação é composto por 7 instituições:

Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SEIL), Agência Reguladora do Paraná (AGEPAR), Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (SEMA), Instituto Ambiental do Paraná (IAP), Instituto das Águas do Paraná (AGUASPR), Secretaria de Estado de Esporte e Turismo (SETU) e Secretaria do Estado do Planejamento e Coordenação Geral. (PARANÁ, 2016).

A formalização oficial do novo grupo estabeleceu apenas um marco regulatório de ações que já estavam sendo debatidas anteriormente. A SEIL, responsável por coordenar o grupo, define em seu plano de ações que o novo grupo de trabalho foi feito para garantir que a operação das travessias de passageiros, cargas ou turísticas, sejam feitas com segurança, qualidade e de modo regular. (PARANÁ, 2016).

De acordo com o Plano Hidroviário do Paraná (2014), o estado conta hoje com uma das principais bacias hidrográficas do país, a bacia do Paraná-Tietê, que apresenta mais de 1.080 quilômetros de vias navegáveis e que percorre além do estado paranaense, São Paulo, Mato Grosso, Minas Gerais e Goiás. Segundo o plano, essa região abrange 32% da população brasileira e ocupa 10% do território do país.

No entanto, a utilização de vias navegáveis no país ainda é deficiente quando comparado com outros países que utiliza o transporte hidroviário de maneira efetiva. Apesar de ter uma geografia bastante favorável, o Brasil utiliza apenas metade das vias navegáveis que possui. (OLIVEIRA, OLIVEIRA², SANTOS, 2013).

Considerando somente o território paranaense, o plano máster de Turismo de Paranaguá (2013) destaca o potencial hidroviário da baía de Paranaguá:

É a maior baía do Estado do Paraná e considerada a terceira de maior importância no País pelo seu estuário lagunar, além de ser cercada pela Serra do Mar e pela Mata Atlântica. Rica em diversidade de fauna e flora é considerada a área de maior preservação da mata Atlântica no território brasileiro. A Baía de Paranaguá abriga extensas áreas de manguezais e remanescentes da Floresta Atlântica. Por este motivo, faz parte da Reserva da Biosfera Vale do Ribeira-Graciosa. Dentro da baía encontram-se várias ilhas, sendo a principal delas a Ilha do Mel, e 7 comunidades pesqueiras (Amparo, Europinha, Eufrasina, Nacar, Ponta do Ubá, São Miguel e Teixeira), cujo acesso pode ser feito através de barcos que saem da Rua da Praia. (PARANAGUÁ, 2013, p. 69)

No Paraná, o plano hidroviário apresentou um inventário para analisar a infraestrutura atual das travessias. No estudo foram contempladas 63 travessias,

sendo 62 consideradas nos inventários e na análise socioeconômica da sua área de influência. Os estudos foram feitos para que o Estado tenha um maior controle sobre as características gerais, estrutura física dos terminais, características das embarcações e o sistema de operação dos prestadores de serviços. (PARANÁ, 2014).

Entre os pontos mais relevantes do projeto e que podem ser vinculados aos conceitos do turismo, apontamos os dados das travessias do Paraná em relação ao deslocamento, classificada em três indicadores: interestadual/internacional (deslocamento entre divisas do estado ou fronteiras internacionais), intermunicipal (deslocamento entre divisas municipais) e intramunicipal (deslocamento entre duas localidades no mesmo município). Predominantemente, a classificação intermunicipal foi a mais comum no Estado, contabilizando 49 travessias, seguido de intramunicipal (7) e interestadual/internacional (6). (PARANÁ, 2014).

Outro ponto importante para o presente estudo são os órgãos responsáveis por conceder a autorização para operação. Neste caso, observou que mais da metade são concedidas pela Marinha do Brasil (31 travessias). Também foram citadas autorizações de prefeituras municipais, da ANTAQ, Diretoria de Portos e Costas, entre outros. Os tipos de documentos mais comuns são autorizações, alvarás, concessões e comodato. (PARANÁ, 2014).

O Plano Hidroviário do Paraná (2014) apontou ainda que a maioria das travessias das embarcações são de ligação rodoviária e de impacto local. Não integram os principais corredores logísticos do Paraná, sendo predominante em áreas rurais, bastante utilizada para deslocamento de cargas agrícolas e fluxos de pequenos comércios no entorno. O documento, no entanto, aponta que em alguns casos de lagos de hidrelétricas foi constatada perspectiva de crescimento na atividade turística.

Considerando a ampla abrangência do plano hidroviário e a pequena parcela que se aplica as possibilidades de desenvolvimento do turismo no Paraná, optamos por apresentar na sequência desta pesquisa bibliográfica somente os levantamentos referentes às travessias do litoral paranaense, mais especificamente das travessias exclusivas para o transporte de passageiros na Baía de Paranaguá, caso que se aplica as operações feitas entre Paranaguá e Pontal do Paraná tendo como destino a Ilha do Mel. Destino selecionado pelo MTUR, conforme o projeto 65 Destinos Indutores do Turismo Regional de 2006, como um dos três principais indutores de desenvolvimento turístico regional no Paraná, ao lado de Curitiba e Foz do Iguaçu, com base em

critérios de avaliação da infraestrutura, atrativos turísticos, serviços e equipamentos turísticos, políticas públicas, economia e sustentabilidade.

2.3.1 Regulamentação das travessias de Paranaguá/Pontal do Paraná para a Ilha do Mel

Nas projeções da quantidade de travessias do plano hidroviário, o município de Paranaguá figura entre os cinco primeiros com maior movimentação no Estado. Em 2013, foram contabilizadas 21.600 travessias e as projeções do plano hidroviário é de que ultrapasse a marca de 23 mil travessias até 2019. (PARANÁ, 2014). Em relação a travessia entre Pontal do Paraná e a Ilha do Mel, não foram encontrados dados referentes a quantidade de travessias. Porém, dados da Associação de Barqueiros do Litoral Norte do Estado do Paraná (ABALINE), responsável por operacionalizar linhas de travessias de passageiros entre Pontal do Paraná e a Ilha do Mel, contabilizou em 2015 aproximadamente 115 mil visitantes no ano que utilizaram o serviço náutico.

Conforme os estudos de Vieira (2016) com dados coletados junto ao Instituto Ambiental do Paraná (IAP), o principal fator que impulsionou o turismo e a utilização das travessias na região veio a partir da década de 70, com a criação do trecho rodoviário da BR-277 que dá acesso as praias, o fluxo de visitantes cresceu significativamente, tornando a região um dos principais destinos turísticos do Paraná.

A pesquisa realizada anualmente pela Fundação Municipal de Turismo de Paranaguá (FUMTUR) que analisa o perfil do turista que visita a Ilha do Mel, reforça essa afirmativa sobre a importância das rodovias. O documento constatou que 79% dos visitantes utilizam o carro próprio para chegar até os terminais de embarque para a Ilha do Mel. (PARANAGUÁ, 2016).

Diante do potencial turístico, da facilidade de acesso e da crescente demanda nas travessias de Paranaguá e Pontal do Paraná com destino para a Ilha do Mel, o grupo de trabalho decidiu focar as primeiras ações da regulamentação do transporte aquaviário no Paraná nesta região litorânea. Como resultado, no segundo semestre de 2016, o governo estadual firmou junto às prefeituras dos dois municípios, um convênio para regulamentar os terminais de embarque e o transporte de passageiros

para a Ilha do Mel.

A medida foi resultado de um longo processo de debates que questionavam a responsabilidade da esfera federal, estadual e municipal em relação a regularização dos transportes na região. O primeiro documento estabelecendo parâmetros mais concisos sobre o tema foi emitido em 2012, pela Procuradoria Geral do Estado (PGE). O parecer jurídico nº40/2012, estabeleceu que a exploração do transporte aquaviário da União se relaciona com portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham o Estado ou território, diferente do caso que se aplica a Ilha do Mel, caracterizada como transporte aquaviário intermunicipal de passageiros, mesmo sendo localizado em uma região costeira. Portanto, ficou estabelecido que a responsabilidade sobre a operação das travessias é do governo estadual. (PARANÁ, 2012).

Conforme os levantamentos do Plano Hidroviário do Paraná (2014), os municípios de Paranaguá e Pontal do Paraná contavam com serviços prestados por barqueiros autônomos, sendo alguns deles vinculados a associações de barqueiros da região. O relatório apontava ainda que em Paranaguá, a operação das travessias estava sendo acompanhada pela prefeitura e fiscalizada pela Divisão de Guarda Marítima e Guarda Ambiental de Paranaguá, divisões diretamente subordinadas a Guarda Municipal. Já em Pontal do Paraná, os trapiches de acesso estão em uma área que pertence ao Governo do Estado, mas que até então, possuía uma estrutura administrada pela prefeitura. A manutenção do local era feita pela ABALINE e também por empresas terceirizadas em outras áreas.

Essa análise operacional e o parecer jurídico foram medidas que após uma série de estudos contribuíram para que em dezembro de 2016, o Governo do Paraná firmasse junto as prefeituras de Paranaguá e Pontal do Paraná os convênios delegando atividades regulatórias para as travessias à Ilha do Mel e a operação dos terminais de embarques.

O convênio de delegação estabeleceu que as prefeituras de Paranaguá e Pontal do Paraná são as responsáveis por organizar e fiscalizar a operacionalização da travessia, estabelecendo horários fixos para a entrada e a saída das embarcações. Além disso, os municípios também devem investir nos postos de informações, modernização do sistema de vendas de bilhetes de passagem e controle do número de visitantes e acesso à Ilha do Mel.

Já em relação aos serviços na esfera estadual, o governo passou a se responsabilizar pelos cadastros de empresas autorizadas e que atendam todos os requisitos legais necessários para a prestação dos serviços. Dividida em duas modalidades, o convênio definiu que as empresas devem ser cadastradas como “embarcações para transporte de grande número de passageiros” ou “táxis náuticos, embarcações de menor porte e com número reduzido de passageiros. Outra atribuição do governo será fazer investimentos na reforma, sinalização e instalações dos terminais de embarque. A duração do convênio é de 3 anos e foi assinado no dia 05 de dezembro de 2016 com ambas as prefeituras. (PARANÁ, 2016).

As medidas previstas no convênio vão de encontro às análises técnicas sobre os aspectos limitantes de Paranaguá, descritos no plano máster de turismo do município, documento que constata diversos problemas referentes à prestação dos serviços e que necessitam de regulamentações e novas medidas para que o desenvolvimento do turismo seja efetivo na região. Em relação aos transportes foram listados os seguintes pontos negativos: falta de transporte mais rápido e de boa qualidade para o acesso as ilhas, degradação dos trapiches (poucos atrativos e sem conforto para o turista), falta de marinas qualificadas e de receptivo, além das ações que priorizam o transporte de cargas em relação ao transporte de passageiros. (PARANAGUÁ, 2013).

Já em relação aos trapiches de Pontal do Paraná, o Plano Hidroviário do Paraná (2014) faz uma pequena síntese da estrutura presente no local. Segundo o relatório o local possui quatro pontos de atracação com estado de conservação regular, o número de atracadouros é suficiente para atender a demanda existente. A estrutura do local conta ainda com balcão de informações, guichê de venda de passagens, espaço para acomodação de passageiro, lanchonete, lixeiras e iluminação pública. No ano em que foi feita a análise, a situação dos equipamentos de apoio era considerada boa.

Essa perspectiva positiva também é apresentada no estudo mais recente da FUMTUR. A publicação referente a temporada de 2015/2016, no qual foram preenchidos 1.061 formulários aplicados durante a travessia e também no trapiche de Brasília na Ilha do Mel. Na pesquisa 74,5% classificaram como bom os serviços das embarcações, seguido por 21,7% como ótimo, 2,8% regular e menos de 1% como ruim.

Os estudos ainda apontaram que as condições dos atracadouros/trapiches, a sinalização turística e os quesitos de conforto, segurança e limpeza das embarcações também foram classificadas como bons com percentuais acima de 70%. No entanto, no tópico destaques da pesquisa, o estudo relata reclamações referentes a falta de bancos, relógios e bebedouros na infraestrutura dos terminais de embarque. A partir das constatações feitas neste estudo bibliográfico e documental, foram estabelecidas as etapas seguintes do estudo, referentes aos procedimentos metodológicos da pesquisa.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Segundo Gil (2012) o método científico visto como objeto da ciência tem como objetivo fundamental obter a veracidade de um fato, característica que não o distingue de outras formas de conhecimento. Porém, quando se aborda a questão do conhecimento científico, o grande diferencial é a capacidade de verificação que a pesquisa proporciona em relação aos demais estudos.

Dencker (2002) afirma que o conhecimento científico sobre determinada realidade não é capaz de reproduzir a mesma. Contudo, os métodos de pesquisa servem para refletir e ordenar a investigação do pesquisador sobre determinado assunto, aumentando as probabilidades de aproximar a realidade da interpretação.

Já a palavra pesquisa propriamente dita – reflete o processo formal e sistemático de desenvolver um método científico. Em outras palavras, ela permite descobrir respostas para os problemas apontados mediante análises da realidade social, conceitua Gil (2002). Diante do exposto, o trabalho estabeleceu uma linha de pesquisa para identificar se dentro do estudo de regulamentação das travessias aquaviárias existem ações voltadas para o desenvolvimento do turismo náutico. E para tanto, apresenta-se abaixo os métodos, tipos e técnicas de pesquisas utilizadas, a descrição do processo de coleta de dados e as estratégias de análises, tabulação e interpretação de dados.

3.1 MÉTODOS DE PESQUISA

De acordo com Prodanov (2013) o ponto inicial para definir como será elaborada a pesquisa é definir os métodos que serão utilizados. O autor lista cinco métodos que define a linha de raciocínio e as bases lógicas da investigação que o pesquisador deve seguir: dedutivo, indutivo, hipotético-dedutivo, dialético e fenomenológico.

O método dedutivo consiste na análise de problemas do geral para o particular, parte de princípios reconhecidos como verdadeiros e indiscutíveis e possibilita chegar a conclusões de maneira puramente formal. O indutivo segue a lógica contrária, o argumento parte do particular para o geral. Já o hipotético-dedutivo é formado por hipóteses que devem ser testadas ou falseadas. O método dialético preza por uma interpretação dinâmica, se opõe ao uso de informações quantitativas para estabelecer

as conclusões da pesquisa. O fenomenológico, como o próprio nome indica, consiste apenas em analisar o fenômeno da forma que ele acontece, sem utilizar argumentos e explicações (porquês) para os acontecimentos.

Diante das possibilidades apresentadas, o método adotado para esta pesquisa foi o hipotético-dedutivo, em função dos objetivos específicos foram elaboradas algumas hipóteses para serem testadas considerando os procedimentos de regulamentação no país e as condições das travessias aquaviárias na baía de Paranaguá. As hipóteses trabalhadas foram: não existe uma regulamentação específica para o turismo náutico no país, poucas travessias aquaviárias no Paraná possuem potencial turístico, o processo de regulamentação vai determinar os responsáveis pelo planejamento e operacionalização dos serviços, as travessias da baía de Paranaguá apresentam números expressivos de demanda turística.

3.2 TIPOS DE PESQUISA

Gil (2012) com base em conceitos trabalhados anteriormente por outros pesquisadores e com adaptações próprias mais adequadas as pesquisas atuais, afirma que as pesquisas podem ser apresentadas em três níveis: exploratórias, descritivas e explicativas. De acordo com Prodanov (2013) a escolha entre os três tipos deve ser feita de acordo com os objetivos do estudo.

As pesquisas exploratórias compõem o grupo que tem por finalidade desenvolver, esclarecer ou modificar conceitos e ideias. É um tipo de pesquisa que apresenta menor rigidez no planejamento em relação aos outros níveis de pesquisa. (GIL, 2012). Dencker (2002) segue uma linha de raciocínio similar e acrescenta que o estudo exploratório é o primeiro passo para que outras pesquisas mais precisas sobre determinado tema sejam desenvolvidas no futuro.

Em relação às pesquisas descritivas, Gil (2012) aponta que a principal finalidade é estudar determinadas características de um grupo. Fatores como idade, sexo, procedência, renda, escolaridade, entre outros indicadores são bastante comuns nesse tipo de análise. Para Dencker (2002), esse tipo de pesquisa utiliza-se essencialmente de análises quantitativas para estabelecer uma descrição sobre determinado fenômeno.

Por fim, a pesquisa explicativa elencada por Gil (2012), é aquela que apresenta maior grau de complexidade. A vertente de estudo é concentrada na

preocupação de identificar fatores que determinam ou contribuem para a ocorrência de determinado fenômeno. Em grande parte, as pesquisas nas áreas de ciências sociais focam em métodos experimentais. No entanto, em virtude das dificuldades em obter informações rigorosamente precisas elas tornam-se pouco utilizadas.

Considerando a característica dos estudos sobre a relação do transporte com o turismo, do turismo náutico, da legislação vigente e da formação de um grupo de entidades governamentais que está trabalhando na regulamentação das travessias de Pontal do Paraná e Paranaguá apontados na fundamentação do estudo, optou-se por adotar uma linha de pesquisa descritiva com o intuito de esclarecer os principais pontos que foram debatidos e solucionados até o momento. Além disso, o estudo descritivo sobre as travessias poderá ser base para futuras pesquisas mais aprofundadas sobre o tema e que apresentem resultados referentes ao processo de regulamentação que está sendo colocado em prática.

3.3 TÉCNICAS DE PESQUISA

A característica descritiva da pesquisa também serviu para definir as técnicas que serão utilizadas no delineamento da pesquisa. Conforme Gil (2012), o delineamento serve para testar as hipóteses levantadas na formulação do estudo. Neste caso, o delineamento é formado pelo uso de diferentes métodos e pode ser classificada como pesquisa bibliográfica, documental, experimental em diferentes níveis, ex-post-facto³, levantamento de campo, estudo de campo e estudo de caso.

3.3.1 Pesquisa bibliográfica

Na primeira etapa da pesquisa foram adotadas pesquisas bibliográficas dos principais autores que trabalham os conceitos de transportes, turismo, relação entre as áreas, transporte hidroviário e o turismo náutico. As discussões sobre o tema apresentaram também pesquisas documentais, utilizando publicações oficiais disponibilizadas por entidades envolvidas com a área pesquisada. Em grande parte, os processos de regulamentação do turismo náutico e das legislações vigentes foram tratados em análises documentais de leis, decretos, entre outras medidas que

³ Pesquisa ex-post-facto é uma investigação sistemática e empírica na qual o pesquisador não tem controle direto sobre as variáveis independentes.

envolvem o planejamento e a gestão do transporte hidroviário e do turismo no país.

3.3.2 Estudo de campo e estudo de caso

Na segunda etapa da pesquisa foi utilizado o estudo de campo. Gil (2012) adota uma linha de raciocínio em que difere o levantamento de campo do estudo de campo como descrito no trecho abaixo:

“Os estudos de campo apresentam muitas semelhanças com os levantamentos. Distinguem-se destes, porém, em relação principalmente a dois aspectos. Primeiramente, os levantamentos procuram ser representativos de um universo definido e fornecer resultados caracterizados pela precisão estatística. Já os estudos de campo procuram muito mais o aprofundamento das questões propostas do que a distribuição das características da população segundo determinadas variáveis. Como consequência, o planejamento do estudo de campo apresenta muito maior flexibilidade, podendo ocorrer mesmo que seus objetivos sejam reformulados ao longo do processo de pesquisa”. (GIL, 2012, p. 57).

Com base no conceito apresentado acima, foram coletadas informações junto aos gestores que integram o grupo de regulamentação das travessias aquaviárias no Paraná e também de um especialista em turismo náutico, com o objetivo de compreender de forma mais detalhadas e sem uso de pesquisa quantitativa, quais ações estão sendo trabalhadas no processo regulatório das travessias.

O estudo de campo também contou com uma análise observacional, Prodanov (2013) afirma que qualquer investigação científica pode adotar essa prática, já que ela pode auxiliar na análise de determinado aspecto em que o pesquisador pretende compreender a realidade. Neste caso, foi feita uma análise observacional das estruturas dos terminais de embarque, das condições de operação das embarcações e do receptivo das equipes que trabalham no local.

Diante do exposto, a pesquisa também foi classificada como estudo de caso. Gil (2013) justifica que estudo de caso, é caracterizado pelo estudo profundo de um ou poucos objetos dentro de uma linha de análise que investiga um determinado fenômeno atual dentro do seu contexto de realidade. Neste caso, os resultados finais pretendidos para a pesquisa foram compreender como estão sendo planejadas e operacionalizadas as travessias aquaviárias na baía de Paranaguá, em específico, nas travessias de passageiros de Pontal do Paraná com destino para a Ilha do Mel.

3.4 COLETA DE DADOS

Dencker (2002) explica que os procedimentos para coleta de dados são orientados por entrevistas ou questionários, em alguns casos, as duas técnicas podem ser utilizadas dependendo da proposta da pesquisa. De acordo com a autora, embora ambos depositem grande confiança por meio de relatos, existe uma diferença significativa entre os dois procedimentos. No questionário, a informação é preenchida pelo entrevistado em questões predeterminadas, sem uma aproximação mais íntima com o pesquisador. No caso das entrevistas, o nível de contato entre o entrevistador e o entrevistado é maior, fato que pode trazer maior aprofundamento sobre o tema. Neste caso, recomenda-se que as respostas sejam gravadas, documentadas ou anotadas pelo pesquisador.

3.4.1 Entrevistas

Considerando a proposta da pesquisa em compreender o processo de planejamento e regulamentação das travessias aquaviárias no Paraná e os possíveis impactos no turismo na região da Ilha do Mel por meio do convênio assinado entre o Governo do Paraná e as prefeituras de Paranaguá e Pontal do Paraná, foram feitas entrevistas com representantes (especialistas) do grupo de regulamentação para esclarecer os principais pontos referentes ao trabalho desenvolvido até o presente momento e as ações futuras que envolvem o turismo. As entrevistas foram feitas com representantes das seguintes entidades estaduais e representações municipais: Secretaria de Estado Infraestrutura e Logística (SEIL), Secretaria de Esporte e Turismo (SEET)/Paraná Turismo (PRTUR), Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (SEMA), Instituto das Águas do Paraná (ÁGUASPARANÁ), Instituto Ambiental do Paraná (IAP), Prefeituras de Paranaguá e Pontal do Paraná e também com um especialista do SEBRAE no segmento do turismo náutico, responsável por elaborar recentemente um diagnóstico da economia náutica do litoral do Paraná.

Conforme Gil (2013) as entrevistas podem ser estruturadas de diferentes maneiras. As formas mais comuns são: informal (conversação), estruturada (com roteiros de perguntas definidos), focalizada (assuntos específicos) e por pautas

(estruturada por temas), opção essa que será utilizada no estudo devido a forma de abordagem que será feita com profissionais de diferentes setores e com conhecimentos específicos sobre determinados temas. Outro aspecto que reforça essa ideia, é que as entrevistas de pautas permitem uma maior flexibilidade do entrevistado, que faz poucas perguntas e deixa que o entrevistado fale de forma livre. Após a coleta das respostas, o pesquisador pode reconstruir de forma mais estruturada as informações da entrevista de modo que facilite a compreensão das informações obtidas.

Para melhor compreensão da metodologia proposta nos itens 3.2, 3.3 e 3.4 para atingir os objetivos específicos definidos e comprovar as hipóteses levantadas informados na parte introdutória deste trabalho, apresenta-se abaixo um quadro resumo com os tipos, técnicas e forma de coleta de dados utilizados na pesquisa.

QUADRO 5 – PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Objetivos específicos	Hipóteses	Técnicas de pesquisa	Coleta de dados
Análise da regulamentação do turismo náutico no país.	Não existe uma regulamentação específica para o turismo náutico no país.	Bibliográfico e documental.	Ações do Ministério do Turismo, GTT Náutico e de entidades envolvidas no processo de regulamentação.
Conhecer as tipologias de classificação das embarcações e suas respectivas funções no segmento náutico.		Documental.	
Identificação das travessias aquaviárias do Paraná que possuem interesse turístico com base no Plano Hidroviário do Paraná.	Poucas travessias aquaviárias no Paraná possuem potencial turístico.	Documental	Conteúdo do Plano Hidroviário do Paraná
		Estudo de campo e estudo de caso	Entrevistas de pauta com especialistas
Identificação das entidades que estão contribuindo para o processo de regulamentação por meio do Grupo de Trabalho.	O processo de regulamentação vai determinar os responsáveis pela operacionalização dos serviços.	Documental	Informações do grupo de regulamentação
		Estudo de campo e estudo de caso	Entrevistas de pauta

Compreender o potencial de demanda turística das travessias de Paranaguá e Pontal do Paraná para a Ilha do Mel.	As travessias da baía de Paranaguá apresentam números expressivos de demanda turística	Documental	Informações das prefeituras de Paranaguá e Pontal do Paraná
		Estudos de campo e estudo de caso	Entrevistas de pauta com especialistas

FONTE: O autor (2017)

3.5 ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DE DADOS

Devido ao formato de entrevista selecionado para a coleta de informações, foi utilizada a análise qualitativa com base nas respostas obtidas junto aos representantes e especialistas. GIL (2012) explica que pesquisas experimentais e levantamentos são analisados essencialmente de forma quantitativa, diferente do que ocorre em estudos de campo. Nessa condicionante, a análise de dados depende da capacidade do pesquisador em coletar as informações mais importantes para a formulação do projeto e resposta aos seus objetivos.

A análise qualitativa foi construída com base nas informações fornecidas pelos especialistas, utilizando a estrutura das entrevistas por pautas com perguntas dentro do seguinte contexto: função da entidade em âmbito estadual e relação com os meios de transporte, função desempenhada dentro do grupo de regulamentação, principais resultados obtidos nas ações regulatórias, avaliação do turismo náutico e potencial das travessias aquaviárias, ações regulatórias que contemplam o turismo e demais considerações pontuais referentes a cada uma das representações envolvidas.

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA

A análise dos resultados da pesquisa foi constituída com base nas pesquisas bibliográficas e documentais, além das respostas obtidas junto as representantes do grupo de regulamentação do Governo do Estado, da prefeitura municipal de Pontal do Paraná, do especialista em turismo náutico do SEBRAE e da análise de campo de observação feita no terminal de embarque de Pontal do Paraná e nos trapiches de Encantadas e Brasília na Ilha do Mel. Na sequência, seguem os resultados obtidos, divididos em tópicos que abordam os procedimentos metodológicos adotados para responder aos objetivos da pesquisa.

4.1 PESQUISAS BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS

Para tratar dos aspectos que envolvem a regulamentação do turismo náutico no país, foram feitas leituras de livros e documentos que tratam sobre o tema. A principal fonte de informação para essa linha da pesquisa foi o documento “Resoluções e Normativas Federais Relativas ao Turismo Náutico – VADE MECUM”. Elaborado em 2014, o arquivo apresenta o resultado dos estudos do GTT Náutico, uma série de compilados de leis e decretos que tratam de aspectos relativos ao transporte náutico sob a perspectiva de diferentes entidades nacionais.

Apesar de apresentar leis, decretos e portarias que tratam de classificação do transporte turístico, aspectos portuários e de fiscalização, o documento evidencia que não há uma classificação específica para a regulamentação da atividade no país. Portanto, aspectos que envolvem a classificação do turismo náutico, sua operacionalidade e fiscalização, são tratados caso a caso.

Nos aspectos que envolvem a classificação das embarcações e a respectiva função no segmento, o estudo base foi o material Turismo Náutico: Orientações Básicas, 3ª edição. O texto elaborado pelo MTUR apresenta algumas definições interessantes sobre o tema, afirma que o turismo náutico é caracterizado quando o meio de transporte (a embarcação) é o atrativo e motivador da viagem. Já quando ela é utilizada somente como meio de locomoção até determinado local, ela não deve ser classificada como turismo náutico. Em relação aos tipos de embarcações, o documento utiliza como padrão as classificações da Marinha do Brasil, que divide as embarcações em três tipologias: grande porte ou late, médio porte e embarcações

miúdas. Ressalta ainda que as embarcações de turismo são aquelas que possuem inscrição junto a Marinha do Brasil e que tenham como finalidade ofertar serviços turísticos.

Para a identificação das travessias aquaviárias que possuem interesse turístico no Paraná, a leitura do Plano Hidroviário foi a peça chave para a consolidação dos resultados. As projeções de que até 2019 mais de 23 mil travessias serão feitas por ano, demonstram o potencial da Ilha do Mel. Além disso, o grande diferencial da travessia de Pontal do Paraná e Paranaguá, é que elas são travessias exclusivas de passageiros, diferente do contexto do restante do Estado. De acordo com o plano, a grande maioria das travessias aquaviárias do Paraná servem para a ligação entre duas rodovias e para o deslocamento dos veículos. São travessias de impacto local, já que não integram os principais eixos logísticos do Estado, estão localizadas em áreas rurais e a principal função é o deslocamento de cargas agrícolas e o comércio da região, não possuindo atividades voltadas para o turismo.

Em relação a identificação das entidades que estão contribuindo com o processo de regulamentação e também a compreensão do potencial da demanda turística da Ilha do Mel, a pesquisa documental dos convênios entre o Governo do Paraná e as prefeituras de Pontal do Paraná e Paranaguá, assim como dados encontrados no Plano Hidroviário do Paraná, fomentaram as discussões sobre o tema e foram aprofundados na entrevista de pauta, conforme descrito nos tópicos seguintes.

4.2 ENTREVISTAS DE PAUTA

A etapa de entrevistas foi constituída por meio de contatos com cada uma das entidades que estão envolvidas no processo de regulamentação. Cada entidade designou um especialista para tratar do tema e responder as perguntas da pesquisa. No total, foram realizadas cinco entrevistas com as seguintes representações estaduais: SEIL, SEET/PRTUR, SEMA, IAP, ÁGUASPARANÁ. A Agência Reguladora do Paraná (AGEPAR) que também integra o grupo de regulamentação foi procurada para a entrevista, no entanto, informou que não se manifestaria sobre o tema pois não participa efetivamente das atividades desempenhadas pelo grupo, sendo sua função apenas decretar ou não a regulamentação das travessias de acordo com a análise conjuntural das medidas que estão sendo propostas. Portanto, não cabe a ela emitir

opiniões sobre as pautas sugeridas na entrevista.

Além das representações estaduais, foram feitas as entrevistas com a Prefeitura Municipal de Pontal do Paraná e também com o SEBRAE, abordando questões referentes ao estudo elaborado por especialistas sobre a Economia do Turismo Náutico no litoral paranaense.

4.2.1 Secretaria de Infraestrutura e Logística

A Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SEIL) é responsável pelo planejamento e gestão da política de infraestrutura e logística em todo o Estado do Paraná. Suas ações estão concentradas em um desenvolvimento sustentável e na priorização de investimentos para garantir a qualidade dos modais rodoviários, ferroviários, aeroviários e hidroviários, conforme explica o representante da entidade.

Sobre a situação do transporte hidroviário no Brasil e no Paraná, a SEIL vem coordenando o grupo de trabalho com a finalidade de discutir e propor procedimentos para a regulamentação das travessias aquaviárias no Estado do Paraná, visando garantir a segurança, a qualidade e a regularidade dos serviços prestados pelas embarcações.

Conforme constatado pela coordenação do grupo, dentre as travessias sob jurisdição do Governo Estadual, a que requer maior urgência em sua regulamentação é a travessia que liga o município de Pontal do Paraná (Balneário Pontal do Sul) à Ilha do Mel. A constatação é justificada pela até então ausência do Estado e exploração informal do serviço. A atual operadora da linha de transporte e do terminal aquaviário – ABALINE, a qual exerce essa função informalmente, denunciou o surgimento de novos prestadores de serviço no local, aos quais denominam "barcos piratas" ou "ubers" náuticos. Conforme as denúncias, o surgimento de outros prestadores de serviço gera instabilidade no setor, assimetria de informações e concorrência desleal, impactando na segurança dos usuários.

Diante das denúncias e da necessidade de regular o setor que já estava em estudo, o Governo do Estado, por meio da SEIL e das instituições envolvidas no processo regulatório, vem gestando os convênios de delegação assinados em dezembro de 2016, por meio dos quais o Estado delegou às respectivas Prefeituras (de Pontal do Paraná e de Paranaguá, a operação e exploração dos terminais de

embarque e desembarque de Pontal do Sul e os da Ilha do Mel, na Comunidade de Brasília e de Encantadas. A escolha foi feita pela representatividade da Ilha do Mel, considerada o segundo maior destino turístico do Paraná, perdendo somente para Foz do Iguaçu.

A representante da SEIL destaca que a partir da assinatura dos convênios, as prefeituras de Paranaguá e Pontal do Paraná passaram a ser responsáveis por organizar e fiscalizar todo o esquema operacional da travessia, estabelecendo horários fixos para entrada e saída das embarcações. Também ficou estipulado neste acordo, que as administrações municipais deveriam investir recursos na implantação de postos de informações nos terminais e na modernização do sistema de venda de bilhetes de passagem, garantido maior controle no número de visitantes e acesso à Ilha do Mel. No entanto, como houve uma troca na gestão das prefeituras com novas administrações no início de 2017, esse processo ainda não está adequado conforme estabelecido, reuniões e encontros estão sendo feitos com as novas administrações para tratar do tema e fazer os ajustes necessários.

Entre os ajustes citados, está o termo de referência elaborado pelo Grupo de Trabalho para o edital de licitação para Gestão e Operação dos três terminais aquaviários localizados em Pontal do Sul (Pontal do Paraná) e Brasília e Encantadas (Ilha do Mel, Paranaguá). O termo de referência da licitação que foi lançado no segundo semestre de 2017, pela prefeitura de Pontal do Paraná, com anuência do governo, prevê os serviços de segurança, vigilância 24 horas, limpeza, fiscalização dos acessos no cais e manutenção, implantação de sistema de venda, gestão e controle de tickets das transportadoras que operam linhas regulares e taxis náuticos, incluindo a locação dos equipamentos necessários para o controle. Estas medidas estão sendo planejada para regularizar e facilitar a designação de critérios referentes a venda dos bilhetes de passagens, horários pré-determinados para operação das travessias (chegada e saída) e classificação das embarcações quanto a prestação de serviços.

Em relação as ações para melhorar a infraestrutura dos terminais de embarque e o receptivo dos visitantes, o convênio que a SEIL elaborou prevê uma série de atribuições entre as gestões estadual e municipal. Abaixo foi elaborado um quadro resumo das principais informações obtidas durante a entrevista com a entidade estadual.

QUADRO 6 – ATRIBUIÇÕES DO GOVERNO E MUNICÍPIO

Administração Estadual	Administração Municipal
Inventariar patrimônios que podem ser delegados.	Implantar bilheterias e postos de informações nos terminais.
Intervir, sempre que necessário para garantir a qualidade dos serviços.	Realizar a venda dos bilhetes de passagens e repassar aos autorizados valor correspondente aos seus serviços.
Contratar projetos arquitetônicos e executar obras de reformas dos trapiches.	Proporcionar condições de trafegabilidade nas ruas vicinais ao terminal, em termos de sinalização e pavimentação.
Contratar serviço de dragagem, sinalização e balizamento dos canais de navegação de Pontal do Sul.	Implantar tecnologia para modernizar o sistema de venda de bilhetes e controle de visitantes na Ilha do Mel.
Implementar estrutura administrativa nos terminais, compreendendo funcionários, equipamentos e materiais.	Manter uma equipe de profissionais técnico e administrativo em quantidade suficiente para prestação de serviços com qualidade.
Repassar a prefeitura o cadastro de funcionários.	Criar um fundo destinado a manter recursos oriundos da exploração de serviços, os quais serão utilizados na manutenção da infraestrutura e demais gastos operacionais.
Encaminhar a prefeitura a lista de empresas autorizadas a operar nas travessias.	Organizar o esquema operacional da travessia, a partir do registro de empresas autorizadas pelo Estado, a explorar os serviços de travessia, contemplando, sem privilégios, todos os operadores de serviços autorizados.
Instituir conselho gestor formado por instituições públicas e privadas vinculadas ao convênio.	Realizar a manutenção e regulamentar o uso dos espaços nos terminais.
Manter sinalização turística de acesso aos terminais.	Implementar medidas destinadas a dar segurança aos serviços dos usuários. Monitorar condições de navegabilidade.
Contribuir com ações que auxiliem na capacitação dos profissionais que trabalharão nos terminais.	Receber, conservar e zelar pela integridade dos bens patrimoniais do terminal.

Contribuir na promoção e divulgação dos produtos turísticos da Ilha do Mel.	Organizar capacitação das pessoas que trabalharão nos terminais.
Acompanhar, fiscalizar e controlar a execução do convênio.	Prestar mensalmente informações ao delegante (SEIL) referente a movimentação de passageiros e a execução de metas.

FONTE: O autor (2017)

A SEIL destacou que embora as Prefeituras ainda não tenham assumido de fato a operação dos terminais, percebe-se uma movimentação positiva entre os atuais operadores e barqueiros que operam a travessia no sentido de melhorar as condições de atendimento ao usuário.

Outro ponto informado é que todas as ações resultaram do Plano Hidroviário do Paraná, documento fundamentado a partir de discussões que estiveram presentes nas discussões do primeiro GT Náutico do Paraná e que foi elaborado pela SEIL, juntamente com a FAPEU. Entre as principais diretrizes do documento, está a regulamentação das empresas de navegação que operam em travessias intermunicipais de passageiros do Litoral, assim como das demais 49 travessias intermunicipais por balsa em operação no Paraná. Nos próximos meses devem ser feitas também visitas técnicas para dar início aos procedimentos de regulamentação de outras travessias em Paranaguá – Guaraqueçaba (Superagüi, Ilha das Peças e Ilha Rasa).

4.2.2 Secretaria de Estado do Esporte e Turismo/Paraná Turismo

A Secretaria de Estado do Esporte e Turismo (SEET) é representada no GT pela autarquia Paraná Turismo (PRTUR), criada em 1995 e vinculada à SEET desde 2013, suas principais atribuições são executar a Política Estadual de Turismo, implementando programas e projetos de incentivo, de desenvolvimento, fomento e promoção do turismo.

Conforme o Plano Plurianual (PPA) e o Plano Estadual de Turismo vigentes, a autarquia busca estabelecer a geração de negócios, empregos e resgate da cidadania, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida da população residentes e dos turistas que visitam o Paraná. De acordo com o representante da entidade, a

principal atribuição no grupo de regulamentação são as participações nas reuniões presenciais, contribuindo com opiniões, sugestões e conhecimento sobre o sistema turístico e que pode ser aplicável as especificidades da regulamentação do transporte aquaviário.

O representante aponta que as principais contribuições efetivas ao grupo propostas pela SEET/PRTUR foram referentes a itens práticos da atividade. Entre elas, a diferenciação entre linhas regulares e turísticas, proposição na separação dos locais de embarque e desembarque das linhas e capacitação de agentes receptivos. Apesar destas contribuições, ainda não é possível avaliar se essas ações foram colocadas em práticas efetivamente, já que é um trabalho em estágio inicial.

Segundo a PRTUR o segmento náutico não deve ser avaliado somente como a prática de atividades em que a embarcação se torna o principal atrativo, mas sim, como um segmento desenvolvido no meio náutico que se apropria dos atrativos, serviços e também da infraestrutura local. Considerando essa ampla gama, a entidade acredita que o turismo náutico no Paraná, seja ele no litoral, ou em cursos d'água ou em águas represadas possuem um enorme potencial. As atividades podem ser desenvolvidas desde a observação de paisagem e aves, prática de esportes, pesca esportiva e até o uso das embarcações como atrativo.

Conforme apurado o principal desafio que está sendo proposto na forma de atuação da PRTUR é em relação a orientação dos gestores dos locais onde há potencial para o desenvolvimento do turismo náutico. A entidade acredita que é necessário que se desenvolvam ações para facilitar a orientação dos gestores em relação ao planejamento e a implementação de atividades conforme os princípios de sustentabilidade, ações que resultariam em produtos de melhor qualidade e com maior visibilidade para conquistar novos mercados.

Questionada sobre quais ações seriam necessárias para estruturar o litoral paranaense para o desenvolvimento do turismo náutico, a PRTUR aponta a necessidade de aporte de recursos financeiros para estruturar atracadouros pequenos e médio ao longo das baías e nos rios, facilitando o acesso de turistas aos locais onde podem ser desenvolvidas práticas de turismo de base comunitária. Além disso, indica também a necessidade de capacitação do receptivo, o desenvolvimento de atividades náuticas e maior apoio de órgãos oficiais municipais do Turismo.

O representante informa que nenhuma das ações necessárias citadas acima estão previstas diretamente no grupo de regulamentação, mas vários aspectos

referentes a melhorias na infraestrutura e operação estão sendo propostos nos convênios firmados entre o Governo e as prefeituras. A entidade acredita ainda que a necessidade de desenvolver o Turismo Náutico deveria ser atribuída ao GT-Náutico, criado por meio de um decreto estadual em 2011 com a finalidade de promover estudos e medidas de estímulo ao desenvolvimento do turismo náutico no Paraná, servindo como um canal de comunicação entre instituições e a sociedade. No entanto, o grupo foi extinto e não está mais atuante, haja vista a urgência em regulamentar as travessias para a Ilha do Mel.

4.2.3 Secretaria do Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos

Para relativizar as questões que envolvem o meio ambiente e a relação com o turismo náutico nas travessias entre Pontal do Paraná e a Ilha do Mel, a pesquisa foi composta com entrevistas simultâneas com representantes da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (SEMA) e as suas respectivas autarquias: o Instituto Ambiental do Paraná (IAP) e Instituto das Águas do Paraná (ÁGUASPARANÁ).

Conforme os dados apurados junto a SEMA, a participação da secretaria no grupo está sendo feita por meio do acompanhamento das reuniões, nas quais os participantes auxiliam com proposições que podem contribuir com o processo de regulamentação. Outro fator que justifica a participação no grupo, é o fato dos terminais de embarque e desembarque de Pontal do Paraná terem sido construídos pela secretaria.

A secretaria afirma que a regulamentação dos transportes aquaviários é resultado de uma constatação da SEMA sobre a situação informal que as empresas operavam no local, sendo que este caso também se aplica a um panorama geral de todo o Estado, em que as maiorias das embarcações operam sem o devido acompanhamento.

Em relação as possibilidades de consolidar o turismo náutico no Paraná, o representante afirma que o litoral paranaense pode ser o ponto de partida, considerando que no litoral existem as baías de Paranaguá, Antonina e Guaratuba, locais de grande potencial turístico, mas que são pouco aproveitados. Na avaliação da SEMA é necessário mudanças estruturais para que isso aconteça, já que o diagnóstico atual aponta para uma estrutura precária dos locais com trapiches que

foram construídos há muito tempo e que precisam ser reestruturados. Além disso, há também problemas de dragagem, as limpezas para a retirada de areias e entulhos para manter as condições de navegabilidade não são feitas com a frequência que deveriam, o que ocasiona problemas de navegação para as embarcações, principalmente na maré baixa. Conforme informado, os pontos que mais precisam de dragagem e manutenção são: o ponto de partida em Pontal (local onde saem os barcos) e a localidade de Nova Brasília, na Ilha do Mel, local onde chegam os barcos.

4.2.4 instituto Ambiental do Paraná

Responsável por proteger, conservar, controlar e recuperar o patrimônio ambiental em todo o território paranaense, o Instituto Ambiental do Paraná (IAP) é uma entidade autárquica, instituída em 1992 e que está vinculada a Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (SEMA). Possui diversas atribuições vinculadas a proposição, execução e acompanhamento de políticas do meio ambiente, cumprimento de legislação ambiental, entre outros.

Em relação aos meios de transporte, sua função está vinculada a aspectos de licenciamento ambiental de atividades potencialmente poluidoras, como no caso, o transporte marítimo de resíduos sólidos, o atendimento a emergências ambientais (acidentes terrestres ou marítimos) em todo o território estadual.

Conforme o representante do IAP, a atuação no Grupo de Trabalho é efetivada por meio de informações, revisões das propostas de regulamentação, atendimento a legislações ambientais vigentes, visitas técnicas para observação dos locais e garantia da regulamentação do setor respeitando a preservação ambiental das unidades de conservação. O instituto diz que ainda não é possível medir os resultados do Grupo de Regulamentação, pois os procedimentos para a regularização das atividades estão em andamento. Porém, é possível observar a necessidade de melhorar os aspectos de organização, conforto e segurança para os turistas que utilizam as embarcações.

Já em relação ao monitoramento das travessias aquaviárias e possíveis impactos ambientais na baía de Paranaguá, o representante do IAP afirma que esse serviço não é de competência da autarquia, sendo somente acionado em situações que envolvem denúncias ou acidentes ambientais.

Nos aspectos que envolvem a necessidade de obras de reforma em trapiches

na Ilha do Mel, o IAP relata que são abertos procedimentos de licitação nos quais as empresas que se candidatam devem atender aos requisitos propostos no edital, além disso, cada uma das etapas de conclusão da obra é acompanhada pelo IAP, que emite um relatório técnico de vistoria dos serviços executados. Já para situações de ampliação de uma estrutura, é necessário obedecer uma série de procedimentos específicos de análise de impactos ambientais que definem a possibilidade ou não de execução dos serviços.

No que tange as ações voltadas para o turismo, o IAP menciona que são trabalhadas ações de conscientização ambiental, feitas por meio de distribuição de folders ou placas educativas, referentes ao descarte de lixo, preservação das matas, cuidados nas trilhas, entre outros. Também está em andamento a elaboração de um vídeo educativo.

4.2.5 Instituto das Águas do Paraná

Assim como o IAP, o Instituto das Águas do Paraná é uma autarquia vinculada a Secretaria do Meio Ambiente. Foi criado em 2009 e atua como órgão executivo gestor dos recursos hídricos em todo o Paraná. Para debater as questões relativas ao grupo de regulamentação, consultamos o representante da Águas Paraná que informou que a participação do instituto acontece exclusivamente pelo fato de o instituto ser proprietário do terreno em que foram construídos os trapiches de Pontal do Paraná, sendo o procedimento de regulamentação e convênios um importante passo para definir as atribuições e responsabilidade quanto as travessias aquaviárias, nas quais não é de responsabilidade do Instituto qualquer interferência em relação a operação ou fiscalização dos transportes. Em relação ao turismo náutico e a outras atribuições na localidade, o instituto também preferiu não se manifestar, justificando que são assuntos que não cabem opiniões ou julgamentos por parte da representação.

Sobre os trabalhos desenvolvidos em âmbito estadual, o representante manifestou que os objetivos do Instituto são a conservação dos recursos hídricos, garantindo o uso múltiplo no presente e no futuro, bem como a melhoria na qualidade e garantia de disponibilidade da água. Sendo responsável ainda pela execução de programas, projetos e obras de controle de erosão urbana, controle de cheia, recuperação e preservação de fundos de vale, além de ações de saneamento ambiental por meio de pesquisas e programas.

4.2.6 Prefeitura de Pontal do Paraná

Para compreender como funciona o acompanhamento das travessias aquaviárias em âmbito municipal, também entramos em contato com a prefeitura de Pontal do Paraná para verificar como o processo regulatório está impactando na atividade e na gestão da prefeitura. A prefeitura de Paranaguá não foi procurada para entrevistas, já que no processo de licitação que está sendo viabilizado, a prefeitura cedeu a Pontal do Paraná os direitos e responsabilidade pela administração dos terminais de embarque e operação das travessias de Brasília e Encantadas, na Ilha do Mel. Sendo assim, não há no momento nenhum tipo de ação de competência de Paranaguá em relação as travessias estudadas neste projeto.

De acordo com a prefeitura de Pontal do Paraná, o processo de regulamentação está sendo tratado pela Secretaria de Desenvolvimento, por meio de um diálogo aberto e transparente com o Governo do Estado. Desde assinatura do convênio, a prefeitura passou a responder pela administração do terminal aquaviário do balneário de Pontal do Sul, e mais recentemente, pelo convênio com a prefeitura de Paranaguá, passou a administrar também as estruturas de embarque e desembarque na Ilha do Mel.

Segundo a prefeitura, as ações de regulamentação estão sendo coordenadas pelo Estado e todas medidas que foram implementadas contaram com o apoio da prefeitura na tomada de decisão. Entre as ações que estão em andamento por parte da prefeitura, está o cadastramento das embarcações que operam no terminal aquaviário de Pontal do Sul. A medida faz parte das tratativas para combater o transporte clandestino e trazer mais segurança ao usuário no momento de escolher a embarcação que fará a travessia.

Em relação ao potencial para desenvolver atividades náuticas na região, a prefeitura cita que para iniciar as atividades é necessário desenvolver projetos de qualificação para os prestadores de serviços, bem como melhorar a infraestrutura dos terminais de embarque. Assim como o diagnóstico feito pelo grupo de regulamentação, a prefeitura avalia como extremamente precário as estruturas das embarcações e o sistema de informação voltado ao turista. Para o representante do município, as discussões e procedimentos que estão sendo adotados já representam um primeiro passo para fomentar o turismo náutico no Paraná e mudar essa condição.

Além das ações regulatórias, o município está elaborando o edital para o “Plano de Desenvolvimento do Turismo Sustentável em Pontal do Paraná”, no qual o foco principal será o desenvolvimento do turismo náutico. A avaliação dos gestores é de que o município pode proporcionar aos proprietários de embarcações e aos investidores, o acesso mais rápido à Ilha do Mel e a Ilha das Peças, além da possibilidade de desenvolver ações para pescadores, atividades de mergulho e contemplação. O plano pretende propor ainda a exploração de novas rotas partindo de Pontal do Paraná.

4.2.7 SEBRAE

Paralelo aos trabalhos executados pelo Grupo de Regulamentação e a Prefeitura de Pontal do Paraná, a pesquisa também abordou as ações que estão sendo desenvolvidas pelo SEBRAE/PR, por meio do projeto de “Diagnóstico da Economia Náutica do Litoral do Paraná”.

De acordo com um dos especialistas responsável pelo projeto, o plano surgiu do interesse e reconhecimento do SEBRAE sobre a importância da Economia Náutica no Litoral do Paraná em todas suas dimensões. Ele aponta ainda, que a iniciativa também acompanha a retomada das ações do Governo que retomou o interesse pelo setor com a formulação do GT de Regulamentação das Travessias Aquaviárias do Paraná em 2016. Quando questionado sobre o objetivo do projeto, o especialista destacou que “o objetivo maior é compreender a dinâmica da Economia Náutica no Litoral do Paraná, exceto atividades *off-shore*⁴ e porto, estabelecendo diretrizes e estratégias para o desenvolvimento e fortalecimento do setor na região”.

Outro ponto ressaltado durante a entrevista foi de que apesar de ser ações feitas em duas frentes diferentes: iniciativa pública e privada, as ações em andamento podem ser correlacionadas e complementares entre si. No caso do diagnóstico da Economia Náutica, o projeto do SEBRAE pode se tornar um material de apoio ao grupo de regulamentação, já que as informações que estão sendo levantadas permitirão ter uma visão macro do setor privado, podendo compreender melhor quais ações podem ser planejadas pelo governo na região. Em contrapartida, as ações que

⁴ O termo *off-shore* é utilizado para plataforma/embarcações que se destinam a atender às necessidades de atividades costeiras. FONTE: Representante SEBRAE.

estão sendo adotadas pelo grupo de regulamentação estão tornando o setor mais transparente, com regulamentações, instruções e normativas que trazem segurança jurídica para o investimento e desenvolvimento do setor privado na região.

Em relação às ações que precisam ser desenvolvidas nas travessias da Baía de Paranaguá para que o local se torne um destino náutico, o representante do SEBRAE afirmou que os pontos essenciais são a regulamentação das linhas, o estabelecimento de critérios para embarcações de transporte de passageiros regular e passeios náuticos, balizamento náutico, canais de dragagem em pontos específicos e próximos a Paranaguá, reformas dos terminais de embarque de Pontal do Paraná e Ilha do Mel e novas instalações em Paranaguá. O especialista detectou ainda outros três pontos deficitários da infraestrutura local transcritos no quadro abaixo:

QUADRO 7 – AVALIAÇÃO SEBRAE

Infraestrutura	Características atuais
Trapiches	“As áreas de embarque e desembarque apresentam uma Infraestrutura precária com necessidade de reformas”.
Terminais	“Os terminais não atendem normas de acessibilidade e segurança, e nem de oferta de serviços mínimos com qualidade como banheiros, estacionamento e guarda-volumes”.
Embarcações	“As embarcações apesar de sua rusticidade no quesito segurança atuam há 21 anos sem qualquer incidente registrado, o que não determina que estas sejam a melhor solução. O maior problema em relação a elas é justamente a falta de manutenção que há em alguns barcos devido à operação ser inviável na quantidade de barcos atuais. Hoje, a ABALINE opera com 62 barcos no sistema cada um por si, ou seja, o barqueiro ganha aquilo que transporta no horário a ele determinado em escala. Essa situação faz com que aqueles que tenham mais barcos possam ter maiores possibilidades de ganho e consequentemente uma melhor manutenção das embarcações, enquanto os que possuem apenas um, não conseguem fazer a manutenção devido a baixa remuneração. O sistema é inviável pela situação atual de cada um por si e pelo número de embarcações em excesso. Para ter uma ideia cada barco tem um gasto anual de R\$ 30 mil em manutenção, quanto não seria possível economizar com uma menor quantidade?”.

FONTE: O autor (2017)

A última pergunta da entrevista foi quanto as ações práticas planejadas pelo SEBRAE. Neste aspecto, o especialista relatou que o projeto em construção prevê ações nas áreas de Políticas Públicas, Gestão e Mercado. Nos municípios de Pontal do Paraná e Paranaguá foram listados os seguintes pontos:

QUADRO 8 – PLANEJAMENTO SEBRAE

Municípios	Políticas Públicas	Gestão	Mercado
Paranaguá	<ul style="list-style-type: none"> - Licenciamento Ambiental - Implantação de Infraestrutura Pública - Elaboração de Política Municipal - Revisão de Carga Tributária - Incentivo para estruturação de pousadas e restaurantes 	<ul style="list-style-type: none"> - Realização de Censo de Embarcações Comerciais para Pesca Esportiva - Formalização das Embarcações de Pesca Esportiva - Capacitação e Qualificação do Setor de Eventos - Qualificação e Formalização das Comunidades Locais (MEI) - Qualificação do Setor de Comércio e Serviços - Fortalecimento das entidades Associativas de Esportes Aquáticos - Capacitação e Qualificação da Gastronomia do Mar 	<ul style="list-style-type: none"> -Fortalecer a identidade da cidade em relação à Economia Náutica e Eventos -Criação de Eventos Náuticos -Criação de Roteiros Náuticos - Criação de Eventos de Esportes Aquáticos
Pontal do Paraná	<ul style="list-style-type: none"> - Licenciamento Ambiental - Implantação de Infraestrutura Pública - Elaboração de Política Municipal - Revisão de Carga Tributária - Incentivo para estruturação de pousadas e restaurantes 	<ul style="list-style-type: none"> - Qualificação do Setor de Gastronomia, Meios de Hospedagem e Atrativos para atuação com Operadores e Agentes de Viagem. - Capacitação e Qualificação da Gastronomia do Mar - Capacitação e Qualificação dos Organizadores de Eventos Náuticos - Qualificação do Setor de Comércio 	<ul style="list-style-type: none"> -Fortalecer a identidade da cidade em relação à Economia Náutica e Eventos -Criação de Roteiros Náuticos - Criação de Eventos de Esportes Aquáticos

FONTE: O autor (2017).

4.3 OBSERVAÇÃO DE CAMPO

Após a conclusão das entrevistas, também foi feita uma análise observacional e presencial dos terminais de embarque e das operações das travessias para complementar os estudos de campo e o estudo de caso das travessias. Sem utilizar nenhum tipo de identificação, apenas como um usuário/turista que utiliza os serviços de transporte aquaviário para chegar até a Ilha do Mel, utilizei os serviços das travessias para complementar as informações obtidas nas entrevistas.

A visita ao local de estudo do projeto foi feita nos dias 30 de setembro (transporte de ida) e 01 de outubro de 2017 (transporte de retorno). Para facilitar a compreensão dos aspectos analisados os temas foram divididos nos seguintes subtópicos: acessos ao local e estrutura de apoio, estrutura dos terminais de embarque e trapiches, receptivo das equipes de operação e estrutura das embarcações.

4.3.1 Acesso ao local e estrutura de apoio

Rodovias de acesso, estacionamento e linhas regulares de ônibus até o terminal de embarque. Os pontos apresentados nesse primeiro tópico não contemplam em si o objeto de estudo - a regulamentação das linhas e a estrutura dos terminais de embarque para o desenvolvimento do turismo náutico. No entanto, são aspectos condicionantes que podem interferir no desenvolvimento do segmento na região e por isso foram mencionados para uma melhor avaliação sobre o potencial turístico do local.

No dia da visita, a chegada até o local foi feita de carro utilizando a rodovia PR-412, principal via de acesso ao terminal de embarque de Pontal do Paraná. Neste sentido, o primeiro aspecto positivo que pode ser avaliado é a sinalização para chegar até o destino. Ao percorrer pela rodovia há placas indicando o sentido para chegar até os terminais de embarque para a Ilha do Mel, facilitando o acesso do turista que visita o local pela primeira vez.

No território em que está instalado o terminal de embarque, não há uma área de estacionamento para veículos que seja administrada pela prefeitura ou pelas empresas que operam as travessias no momento. No entanto, a partir ao lado do

terminal de embarque e em um trecho de cerca de 1 quilômetro percorrido pela rodovia de acesso ao local, há centenas de estacionamentos particulares como opção, boa parte deles estruturados com cobertura e com a opção de levar a chave do veículo. Chama atenção o fato que nenhum deles indicavam os preços referentes ao valor da diária de forma visível, para consultar é necessário parar o veículo e conversar com os proprietários dos terrenos, os quais negociam o preço na hora. Em consulta a três estacionamentos, os valores foram de R\$ 15, R\$ 25 e R\$ 30 respectivamente, curiosamente, a opção mais barata era a mais próxima, localizado há uma quadra do terminal de embarque. Em todos eles o valor da diária é computado em 24 horas a partir do horário de chegada.

Segundo informações obtidas junto aos profissionais que trabalham no local, a viação Graciosa opera com uma linha convencional de ônibus todos os dias. No site da empresa há mais detalhes sobre o trajeto feito pela linha até o terminal de embarque. O valor da passagem é de R\$ 40,44, no trajeto entre o município de Curitiba até o terminal de embarque de Pontal do Paraná e de R\$ 35,14 no trajeto contrário. São cinco saídas diárias e com paradas em pontos localizados ao longo das rodovias PR-412 e PR-407 que dão acesso aos principais balneários do litoral paranaense.

4.3.2 Terminais de embarque e equipe operacional

O terminal de embarque de Pontal do Paraná é estruturado com bilheteria, sala administrativa, banheiros, centro comercial, área de espera e locais de embarque e desembarque. A venda dos bilhetes de ida e volta custaram R\$ 35 reais com a descrição dos valores colocadas em um cartaz ao lado da bilheteria, indicando o valor de R\$ 31,24 como custo operacional e R\$ 3,76 destinado a administração municipal. O custo da travessia somente de ida é de R\$ 15,50. Crianças de até 7 anos são isentas. A bilheteria estava bem sinalizada e com indicação do local em três idiomas: português, francês e inglês do local da venda. No bilhete impresso entregue pela empresa que opera constavam o primeiro nome do atendente da bilheteria, o horário de compra, valor e o nome da Associação dos Barqueiros do Litoral Norte do Estado do Paraná contendo CEP, telefone e endereço da sede.

FOTOGRAFIA 1 – ESTRUTURA DAS BILHETERIAS DE PONTAL DO PARANÁ



FONTE: O autor (2017).

Todos os profissionais que trabalhavam na bilheteria e no local de embarque estavam utilizando camisas da ABALINE, porém, nenhum tinha identificação com nome ou crachá. Também não havia nenhum informativo com horário visível de chegada e saída das embarcações em local de fácil visualização, para descobrir como funcionava a operação foi necessário perguntar no momento da compra na bilheteria. Nos finais de semana, as saídas de barco para Encantadas e Brasília acontecem de meia em meia hora e nos demais dias a atividade é de hora em hora. Um informativo detalhado com os horários estava colado em uma parede próximo ao centro de atendimento ao turista no trapiche de Brasília. As saídas de Pontal do Paraná para os dois trapiches de Encantadas e Brasília ocorrem de forma simultânea.

Para alertar a saída das embarcações do trapiche, o barco aciona uma buzina e um funcionário também foi em direção de algumas pessoas que estavam no centro comercial e nas proximidades para comunicar a travessia. O aviso foi feito com cerca de dois minutos de antecedência, tempo considerado curto. O terminal não possui nenhum sistema de som que poderia facilitar esse tipo de comunicação.

Em relação ao centro comercial localizado no terminal, o turista e visitante tem como opções lojas de roupas, artesanatos, souvenirs e lanchonetes com preços variados. A estrutura dos banheiros era precária, no lado masculino, havia somente dois vasos sanitários. As paredes apresentam pichações e também não aparentava

receber limpezas com frequência.

FOTOGRAFIA 2 – CENTRO COMERCIAL DO TERMINAL DE EMBARQUE DE PONTAL DO PARANÁ



FONTE: O autor (2017).

Para acessar as embarcações não foi oferecido nenhum tipo de auxílio. A estrutura de acesso é feita por uma escada e dependendo das condições físicas ou do tipo de bagagem a pessoa pode encontrar dificuldades para adentrar o barco. Em relação ao sistema de operação, chama atenção também que a recolha dos bilhetes de passagens é feita já com a embarcação em movimento, neste caso, uma pessoa que não possui um bilhete poderia facilmente entrar na embarcação, hipótese que pode acarretar em um transtorno durante a travessia.

Outro ponto observado é que em frente ao portão de acesso ao terminal de embarque havia diversas placas com indicação do chamado táxi náutico. A maior parte deles com nome do responsável pelo transporte e telefone de contato. As placas poluem visivelmente o local e não possuem uma padronização ou identificação de qualquer tipo de empresa que seja responsável pela prestação dos serviços. Para quem chega ao local, a prática aparenta ser totalmente informal e feita sem nenhum tipo de fiscalização.

FOTOGRAFIA 3 – PLACAS DE SERVIÇOS DE TÁXI NÁUTICO



FONTE: O autor (2017)

4.3.3 Estrutura das embarcações

A estrutura dos barcos que operam as travessias é antiga e apresentam pequenos sinais de desgaste do tempo, como rachaduras e pintura desgastada. Eles são equipados no teto com coletes salva-vidas e há também um espaço com coletes para crianças. Todos eles apresentam em seu interior bancos para passageiros e a capacidade varia de acordo com a estrutura individual de cada um. Na ida, o primeiro barco informava capacidade para 75 passageiros e na volta a opção informada é para 94 passageiros, no entanto não é detalhado em quais condições esse número de pessoas poderia ser alocado dentro da embarcação. Eles são abertos nas laterais e há uma espécie de toldo nas laterais que é utilizada para proteger o passageiro em caso de chuva.

FOTOGRAFIA 4 – ESTRUTURA INTERNA DAS EMBARCAÇÕES



FONTE: O autor (2017).

Não há um espaço reservado para colocação das bagagens, os passageiros seguram elas na própria mão ou deixam elas colocadas sobre os bancos ou no chão. A estrutura interna é antiga e os bancos são todos de madeira, não há nenhum tipo de numeração para lugares ou que represente o controle do número de pessoas na embarcação. Ambos os barcos utilizados eram equipados com extintores de incêndio.

Nas partes externas há sempre uma numeração de identificação do barco feita a tinta, ao olhar remete a uma espécie de registro, mas não há nenhum selo ou informação que explique o significado da numeração. Grande partes dos barcos também são nomeados/apelidados pelos seus proprietários.

FOTOGRAFIA 5 – ESTRUTURA EXTERNA DAS EMBARCAÇÕES



FONTE: O autor (2017).

Apesar de não ter utilizado os serviços de táxi náutico, estes aparentam ter estruturas mais modernas, as travessias são feitas em intervalos curtos (média de 5 a 15 minutos) e com custo mais elevado, a partir de R\$ 30 reais dependendo do modelo da embarcação, conforme apurado informalmente com moradores da Ilha do Mel. Alguns são identificados como “Uber Náutico”.

FOTOGRAFIA 6 – EMBARCAÇÕES DE TÁXI NÁUTICO



FONTE: O autor (2017).

Na Ilha do Mel também foi possível detectar algumas situações em relação aos trapiches e o receptivo. Assim como no embarque, o desembarque também não teve auxílio para a saída dos passageiros. O desembarque inclusive é feito de forma desorganizada, os próprios passageiros pulam para o trapiche sem utilizar a saída correta da embarcação.

No momento, o trapiche utilizado para desembarque era uma estrutura flutuante em que os passageiros ao sair do barco caminham alguns metros sobre elas e na sequência caminham pelas areias da praia para chegar até a estrutura de apoio ao visitante. Ao lado do trapiche flutuante, está sendo construída uma estrutura de concreto, a obra não está totalmente concluída, ainda falta uma estruturação para o local de desembarque dos passageiros para acessar a plataforma. No restante, já estão instalados corrimãos, inclusive já com a estrutura de iluminação preparada, faltando apenas a instalação das lâmpadas.

FOTOGRAFIA 7 – TRAPICHE FLUTUANTE EM BRASÍLIA E ESTRUTURA EM CONSTRUÇÃO AO LADO



FONTE: O autor (2017).

Ao chegar no terminal de Brasília, o turista encontra uma estrutura relativamente grande equipada com bancos e também uma biblioteca compartilhada. O espaço conta com um grande painel com o mapa da Ilha do Mel indicando os principais atrativos do local, informações sobre responsabilidade ambiental e

preservação do local, distâncias das caminhadas entre um local e outro, entre outras informações complementares. O espaço ainda possui uma sala denominada “Centro de Informações Turísticas” que se encontrava fechada e sem nenhuma informação de horário de funcionamento. As salas são administradas pela Prefeitura de Paranaguá conforme indicam as paredes.

No trapiche de Encantadas a situação é semelhante, o Centro de Informações Turísticas também estava fechado e sem avisos sobre horário de funcionamento. As situações foram registradas no sábado e domingo, dia em que o fluxo de visitante é maior na ilha, tanto que a quantidade de saídas das embarcações é feita com maior frequência. Diferente de Brasília, em que o local de espera dos passageiros está localizado dentro da Ilha, a estrutura está posicionada já sobre as águas.

FOTOGRAFIA 8 – TRAPICHE DE ENCANTADAS



FONTE: O autor (2017).

O trapiche é todo de concreto, com a estrutura de sustentação da cobertura feita com madeiras. Também há alguns bancos posicionados no local, mas em pequena quantidade, considerando que haviam alguns passageiros esperando a chegada da embarcação em pé mesmo com fluxo relativamente pequeno de pessoas. A estrutura também necessita de obras complementares, em vários pontos não há uma barra de proteção nas laterais, fato que pode comprometer a segurança dos passageiros e profissionais que trabalham no local.

4.4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A análise das respostas obtidas junto aos integrantes do grupo de regulamentação permite compreender os pontos propostos nos objetivos gerais e específicos da pesquisa. Entre eles, o objetivo geral, que consistia em identificar a existência de ações planejadas para o turismo náutico pelo grupo de regulamentação das travessias aquaviárias. Neste aspecto foi possível constatar que o grupo de regulamentação não possui ações planejadas diretamente para desenvolver o turismo náutico na baía de Paranaguá, mas que a regulamentação das travessias, foco de sua atuação, é o primeiro passo para definir papéis, tendo por base o trecho de maior movimentação turística do Estado.

Quanto ao objetivo específico de analisar as condições de regulamentação do transporte aquaviário e do desenvolvimento do turismo náutico no país, nenhum dos entrevistados emitiu opiniões sobre a atividade em nível nacional, a justificativa é que esse acompanhamento não faz parte da responsabilidade e atribuições das entidades. No entanto, os estudos bibliográficos presentes no marco teórico mostram que a atividade ainda não é regulamentada em uma condição uniforme no país, sendo adaptadas e regularizadas conforme o entendimento de gestões estaduais e municipais de acordo com as características de cada localidade. Essa constatação também confirma a hipótese apontada de que não existe uma regulamentação no país que possa ser aplicada a todas as travessias.

Quanto a classificação das embarcações e as respectivas funções no turismo, viu-se que há uma classificação por parte do MTUR de acordo com o porte das embarcações e a inscrição junto a Marinha do Brasil. Aqui no Paraná, por meio das entrevistas com a SEIL e a PRTUR, identificamos que os trabalhos estão sendo desenvolvidos para criar uma diferenciação entre linhas regulares e turísticas, bem como a necessidade de capacitação profissional do receptivo. Apesar de ainda não ter sido colocado em prática, estas ações estão previstas no convênio de delegação.

Os dados presentes no Plano Hidroviário do Paraná e a complementação das entrevistas, atingiram também o objetivo específico de identificar as travessias que possuem potencial de demanda turística. A SEIL destacou o fato de a Ilha do Mel ser o segundo destino mais visitado no Paraná, ficando somente atrás de Foz do Iguaçu, a Secretaria de Turismo, por meio da PRTUR, apontou que há potencial, mas que são necessários investimentos para estruturar os atracadouros e facilitar o acesso dos

turistas em locais que podem ser desenvolvidas práticas de turismo de base comunitária. Contudo, não há trabalhos concentrados neste formato de forma efetiva e também não é uma atribuição que está prevista nas atividades de regulamentação. A Secretaria de Meio Ambiente e o IAP também emitiram opiniões sobre o tema, enfatizando que ações com folders e placas de orientação são utilizadas na Ilha do Mel para conscientizar o turista sobre a necessidade de conservar o meio ambiente e preservar as belezas naturais da região. Os levantamentos coletados junto aos integrantes do grupo de regulamentação e também nas pesquisas documentais, comprovaram a hipótese de que poucas travessias no Paraná possuem interesse turístico, nas respostas obtidas somente o litoral paranaense foi elencado como potencial, além disso, o destino também está sendo o primeiro a receber medidas de regulamentação devido a demanda turística bem acima em relação a outras travessias no Paraná.

Por fim, o trabalho também conseguiu atingir o objetivo e identificar todas as entidades que estão contribuindo com o processo de regulamentação e suas respectivas funções, além de confirmar a hipótese de que a regulamentação serve para atribuir as funções nas operações das travessias. Para apresentar os resultados obtidos, elaboramos um quadro resumo com as principais informações obtidas na pesquisa com os pontos de vista do Governo Estadual, Municipal e o SEBRAE.

QUADRO 9 – RESULTADOS DA PESQUISA

Resumo entrevistas – Temas	Grupo de Regulamentação	Prefeitura de Pontal do Paraná	SEBRAE
Objetivos	- Estabelecer uma regulamentação adequada à realidade do transporte aquaviário no Estado do Paraná.	- Trabalhar em conjunto ao Governo do Paraná para estabelecer as ações regulatórias de estruturação do transporte aquaviário.	- Compreender a dinâmica da Economia Náutica no Litoral do Paraná e estabelecer diretrizes e estratégias para o desenvolvimento do setor na região.
Resultados consolidados.	- Convênios de delegação entre o governo e os municípios.	- Convênios de delegação junto ao governo estadual.	- Diagnóstico da Economia Náutica.

Ações em andamento	<ul style="list-style-type: none"> - Licitação para gestão e operação de três terminais de embarque. Localidades de Ponta do Sul, Encantadas e Brasília. 	<ul style="list-style-type: none"> - Cadastro de empresas autorizadas a operar as travessias entre Pontal do Paraná e a Ilha do Mel. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ações de planejamento para qualificação empresarial.
Principais medidas previstas	<ul style="list-style-type: none"> - Reformas nos trapiches e canais de dragagem. - Investimento em tecnologia para venda de bilhetes de passagens. - Investir em infraestrutura de apoio nos terminais de embarque e desembarque (postos de informações e bilheterias). - Investir na capacitação do receptivo das equipes que operam os terminais. - Regularizar e fiscalizar a prestação dos serviços das empresas autorizadas. - Manter sinalização turística de acesso. 	<ul style="list-style-type: none"> - Implantar bilheterias e postos de informações nos terminais. - Realizar a venda dos bilhetes e repassar aos autorizados (as) o valor correspondente aos seus serviços. - Implantar tecnologia para otimizar sistema de vendas e controle de acesso à Ilha do Mel. - Manter equipe técnica e administrativa para prestação de serviços, controle, fiscalização e segurança. - Criar um fundo para manutenção da infraestrutura. - Organizar capacitações para equipes que vão trabalhar no terminal. - Zelar pela integridade do patrimônio - Apresentar projeto para revitalização da área comercial do terminal de Pontal do Paraná. 	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar censo de embarcações para qualificação de empresas de pescas esportivas. - Qualificação e formalização de comunidades locais (MEI). - Qualificação do setor de comércios e serviços. - Fortalecimento das entidades Associativas de esportes aquáticos. - Capacitação e qualificação do setor de Gastronomia, Eventos, meios de hospedagem e atrativos. - Atuação conjunta com operadores e agente de viagens.
Turismo náutico – Atrativos.	<ul style="list-style-type: none"> - Não estão contempladas nas ações previstas pelo grupo de regulamentação. 	<ul style="list-style-type: none"> - Inserção de ações para o turismo náutico dentro do “Plano Municipal de Desenvolvimento do Turismo Sustentável em Pontal do Paraná”. 	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de roteiros do turismo náutico. - Criação de eventos náuticos. - Criação de eventos de esportes aquáticos.

FONTE: O autor (2017).

As condicionantes apresentadas no quadro acima mostram claramente que a função inicial do grupo de regulamentação não é destinada a promover o turismo

náutico. O posicionamento é extremamente coerente, considerando que para se desenvolver produtos do turismo náutico, é necessário oferecer primeiro uma infraestrutura básica funcional para que a operação dos serviços de transporte seja feita de forma profissional e satisfatória aos visitantes e turistas.

Por parte da prefeitura de Pontal do Paraná cabe destacar a iniciativa de inserir o turismo náutico como um dos principais projetos no plano municipal de desenvolvimento do município, o posicionamento demonstra o interesse da gestão em mudar a condição precária da forma como as travessias são operacionalizadas. A entrevista com representante do município ficou evidente a intenção de contribuir com as ações regulatórias, inclusive os primeiros procedimentos para combater a clandestinidade das travessias já estão sendo feitos por meio do processo de cadastro das embarcações. Em relação a operação das travessias, nas observações de campo é perceptível a necessidade de melhorar o receptivo aos turistas, os serviços de atendimento deixam a desejar e são resultado de uma falta de capacitação profissional, situação que é decorrente de um serviço que foi consolidado de forma informal e sem uma definição transparente de responsabilidades quanto a gestão e operação dos serviços.

Já por parte do SEBRAE, dentro do seu papel funcional voltado para promover a competitividade e o desenvolvimento sustentável de micro e pequenas empresas, foi possível identificar que a entidade pode propor apoio as ações que estão sendo debatidas e regulamentadas, trazendo como foco as ações direcionadas para a gestão dos profissionais das áreas de evento, gastronomia, meios de hospedagem e agentes, resultando em benefícios para todo o setor turístico. A criação de roteiros e eventos náuticos surgem como as primeiras possibilidades de desenvolvimento do segmento na região, medidas que só poderão ser colocadas em práticas caso as ações regulatórias sejam efetivas na prática e trabalhadas de forma contínua pelas próximas gestões estaduais e municipais.

Diante de todos apontamentos feitos ao longo do trabalho, o processo regulatório pode ser apontado como um marco na história do Paraná e o primeiro passo para que o turismo náutico possa ser efetivado e desenvolvido no Estado. Com base na análise de todos os resultados da pesquisa e a necessidade de um trabalho integrado entre as entidades, já que suas ações são complementares, a proposta de projeto é a realização de uma oficina com o objetivo de iniciar um diálogo permanente entre as diferentes lideranças envolvidas no processo de regulamentação. Conforme

apurado grande parte das ações em andamento são trabalhadas com propósitos em comuns para a melhoria do segmento náutico, no entanto, não há um diálogo aberto entre as diferentes partes, situação que pretendemos estabelecer a partir deste projeto.

5. PROJETO

A formulação do projeto consiste em apresentar uma proposta com base nas conclusões obtidas nas entrevistas realizadas. Segundo Prodanov (2013), a proposta deve avaliar as condições reais de viabilidade do projeto ser aplicado. Por isso, itens como cronograma, recursos humanos e orçamentos são essenciais para essa etapa. Com base nessas premissas, relata-se abaixo todas as etapas previstas para o projeto que trata da regulamentação das travessias aquaviárias entre Pontal do Paraná e Ilha do Mel (Paranaguá), com foco no desenvolvimento do turismo náutico.

5.1 DESCRIÇÃO DO PROJETO

Com base nos resultados obtidos na pesquisa qualitativa, o trabalho apresenta como proposta a criação de uma oficina para que as ações em andamento e programadas possam ser debatidas de forma integrada entre todos os atores envolvidos no processo de regulamentação.

Conforme o Manual de Eventos do Senado Federal, as oficinas são classificadas como um encontro de trabalho dividido em exposições teóricas e também atividades práticas. O evento é composto geralmente por profissionais da mesma área ou por interesse em comum em determinado segmento de trabalho. O encontro visa debater, praticar e tentar encontrar soluções, alternativas e novos rumos para o tema proposto. As oficinas duram em média de 8h até no máximo 30h, com no mínimo de 3h diárias e no máximo oito horas diárias. (BRASIL, 2007).

Orienta-se que as oficinas sejam realizadas dentro do enfoque participativo, procurando reunir técnicas e instrumentos que facilitem o processo de debate e o intercâmbio de experiências, melhorando a dinâmica, contribuindo para aumentar a capacitação, a organização e responsabilidades dos envolvidos. Para tanto, dois profissionais são presenças obrigatórias para que o trabalho seja conduzido corretamente. O primeiro é o moderador, que é responsável por organizar e facilitar o processo metodológico da oficina, e deve ser uma figura neutra que não interfere no conteúdo das discussões e trabalha somente como um elemento que catalisa as ideias mais relevantes que surgem ao longo das discussões. (CORDIOLI, 1998).

Já o segundo profissional exigido é o especialista, cujo papel é assessorar os grupos durante os debates. Este profissional deve propor instrumentos e técnicas que

possam ser incorporados as necessidades discutidas pelos profissionais envolvidos no tema da oficina, no caso regulamentação e turismo náutico.

Para que a oficina participativa seja eficiente, são elencados os seguintes elementos: visualização, problematização, trabalho em grupo, sessões plenárias, debate ativo, condução compartilhada, avaliação permanente e documentação. Para esclarecer cada um desses elementos foi elaborado o quadro abaixo com base nos conceitos de Cordioli (1998):

QUADRO 10 – ELEMENTOS DA OFICINA PARTICIPATIVA

Elemento	Função
Visualização	Consiste no registro visual contínuo de todo o processo da oficina. Mantendo as principais informações sempre acessíveis a todos.
Problematização	Mecanismo adotado para gerar o debate e a ativar o intercâmbio de ideias entre os participantes.
Trabalho em grupo	Prática adotada para promover o mecanismo de interação e formar ideias para a discussão em sessão plenária.
Sessões plenárias	É a etapa utilizada para a socialização dos resultados, auxílio nas tomadas de decisões e estabelecimento de responsabilidades sobre os resultados alcançados.
Debate ativo	Deve estar presente durante toda oficina, com tratamento igualitário entre todos os membros.
Condução compartilhada	É o acompanhamento do grupo passo a passo de cada resultado ou ação feita durante a oficina.
Avaliação permanente	Processo adotado para fazer uma reflexão sobre os resultados obtidos na oficina.
Documentação	Consiste na distribuição dos documentos durante o evento, podendo ser feitas de forma gradativa ao longo da oficina.

FONTE: O autor (2017).

A partir destas definições, a intenção da oficina é mobilizar os representantes estaduais e municipais envolvidos no processo de regulamentação das travessias, bem como a classe empresarial que integra as ações do SEBRAE e também os diretores da Agência de Desenvolvimento do Turismo Sustentável do Litoral do Paraná – ADETUR LITORAL. O foco é debater quais ações serão adotadas após os procedimentos regulatórios, visando dar continuidade ao desenvolvimento do segmento náutico na região de Pontal do Paraná e Ilha do Mel (Paranaguá).

As entrevistas mostraram que todas as partes envolvidas da iniciativa pública e privada na estruturação do segmento náutico no Litoral do Paraná possuem interesses em comum, no entanto, as ações que estão sendo planejadas não são compartilhadas integralmente, o que dificulta o planejamento para desenvolver o setor de forma uniforme. O objetivo é que a oficina seja um evento-teste, podendo após a primeira edição, tornar-se um modelo permanente de encontros para o intercâmbio de informações e compartilhamento de ideias e conhecimentos para suprir essa demanda. A ideia é trazer ao conhecimento de todos os envolvidos quais são as propostas de ações, formas de execução, cronogramas e as entidades responsáveis

A proposta é que a oficina seja organizada pela SEIL, responsável pela coordenação do grupo de regulamentação, em conjunto com a PRTUR, em função do papel da entidade no desenvolvimento do turismo náutico. Como parceiros da oficina a sugestão é a prefeitura de Pontal do Paraná responsável pela administração dos terminais de embarque de Pontal do Sul e de Brasília e Encantadas (Ilha do Mel), o SEBRAE em razão dos estudos de economia náutica e com a ADETUR LITORAL visando sua atuação no Litoral, interesse na expansão da ação e a representatividade junto ao poder público e o setor empresarial. A intenção é que o evento seja promovido no mês de dezembro de 2018, em Pontal do Paraná, no mini auditório que será cedido pela prefeitura do município.

A oficina terá uma programação dividida em dois períodos: manhã e tarde. A abertura da oficina será feita pelo representante da PRTUR, responsável por relatar de forma objetiva o tema proposto para a oficina. Na sequência, o moderador irá assumir os trabalhos apresentando os participantes, os resultados pretendidos para a oficina, o tempo programado para a execução de cada atividade prevista e a programação da oficina.

Na primeira etapa pela manhã, serão feitas três apresentações das entidades que estão desenvolvendo ações focadas na melhoria do segmento náutico. A SEIL, que coordena grupo de regulamentação, iniciará relatando aos participantes da oficina um balanço das ações feitas pelo GT Regulamentação, os resultados parciais obtidos até o momento e as projeções para o futuro. O segundo assunto vai abranger a Prefeitura de Pontal do Paraná, que irá apresentar como funciona as operações das travessias em Pontal do Paraná e a proposta de inserção do turismo náutico como principal projeto do plano de desenvolvimento sustentável do município. Por fim, o SEBRAE vai relatar os resultados do estudo sobre a Economia Náutica do Litoral do

Paraná e mostrar como o empresariado pode contribuir para o desenvolvimento do segmento náutico. Durante as apresentações, os participantes irão anotar suas principais dúvidas, sugestões e possíveis contribuições que possam ser formalizadas na segunda etapa da oficina, que será iniciada no período da tarde com o enfoque participativo. Sugere-se também que os responsáveis pelas apresentações distribuam documentos com uma prévia sobre os principais temas relatados na apresentação.

A segunda parte consistirá na discussão dos conteúdos considerando os elementos da oficina participativa. Pequenos grupos serão formados para levantar a problematização de cada um dos temas apresentados. A intenção é gerar o debate ativo, para que as ações possam ser debatidas e colocadas em uma sessão plenária, onde as entidades envolvidas possam definir o planejamento das próximas ações de uma forma integrada, aprimorando as condições dos trabalhos que já estão em andamento ou que estão em vias de ser colocado em prática.

A oficina também será consolidada com um relatório pós-evento, informações sobre qual foi o objetivo do encontro, quais temas foram apresentados, a metodologia aplicada para a condução da oficina, os resultados obtidos e quais serão os próximos passos, indicando as entidades responsáveis, as ações pretendidas, a forma e período de execução.

Vale ressaltar que todas as apresentações e os debates da oficina vão ser controlados por um moderador com auxílio do especialista. O regime de contratação dos profissionais será terceirizado, sendo o primeiro responsável por organizar e controlar a programação previamente elaborada, garantindo que a objetividade e o foco das ações previstas na oficina sejam atingidos, enquanto o especialista com seus conhecimentos prévios, irá assessorar os participantes durante toda a oficina. Para a execução da oficina, estima-se um custo total de R\$ 5.829,53, valores que serão descritos detalhadamente no tópico referente aos orçamentos.

5.2 ETAPAS PARA A EXECUÇÃO DO PROJETO

Para facilitar a compreensão de como será estruturada a oficina para debater a regulamentação das travessias aquaviárias e o desenvolvimento do segmento náutico no Litoral do Paraná, foram estruturadas abaixo todas as etapas da execução do projeto.

5.2.1 Descrição das Etapas para a execução do projeto (com cronograma)

A descrição das etapas para execução da oficina envolvem os períodos de pré-evento, evento e pós-evento. O quadro abaixo resume as ações de cada fase:

QUADRO 11 – ETAPAS DA OFICINA

Etapa	Ação	Responsabilidade	Execução (mês/ano)
Pré-evento	Definição de local	Autor	Out. 2017
Pré-evento	Cotação geral do evento.	Autor	Out. 2017
Pré-evento	Apresentação do projeto	Autor	Nov. 2017
Pré-evento	Lista de convidados	SEIL/PRTUR	Nov. 2017
Pré-evento	Elaboração e envio dos convites	SEIL/PRTUR	Nov. 2017
Pré-evento	Preparação do local do evento	Prefeitura	Dez. 2017
Pré-evento	Lista de confirmações	SEIL/PRTUR	Dez.2017
Pré-evento	Material de apoio aos participantes (bloco de notas, pastas de conteúdo)	SEIL, PRTUR, SEBRAE e Prefeitura	Dez. 2017
Evento	Recepção dos convidados	SEIL/PRTUR	Dez.2017
Evento	Registro fotográfico	SEIL	Dez. 2017
Evento	Equipamentos audiovisuais e suporte técnico	Terceirizado	Dez. 2017
Evento	Equipes de limpeza e coofe-break	Terceirizado	Dez. 2017
Pós-evento	Carta de agradecimento aos participantes	SEIL/PRTUR	Dez. 2017
Pós-evento	Relatório da Oficina	Moderador	Jan. 2018

FONTE: O autor (2017).

Para esclarecer de forma mais precisa os itens apresentados no “QUADRO 11 – ETAPAS DA OFICINA”, relata-se nos parágrafos seguintes o resumo dos trabalhos que abrangem o projeto da oficina.

Pré-evento: para que a oficina possa ser colocada em prática, foram feitos os levantamentos referentes aos recursos físicos, materiais, financeiros e humanos para a execução do evento. O planejamento foi iniciado com a definição do tema intitulado como “A regulamentação do transporte aquaviário na Baía de Paranaguá como base para o desenvolvimento do turismo náutico no Litoral do Paraná – uma proposta de ação”. O público-alvo selecionado são representantes do grupo de regulamentação, da prefeitura de Pontal do Paraná, do SEBRAE e da ADETUR LITORAL, os quais receberão convites com a descrição da oficina, apresentada com breve relato sobre o objetivo do encontro, data, local, horário e contato. A estimativa de público para o evento é de 20 pessoas e o local selecionado é o mini-auditório da prefeitura de Pontal do Paraná. Os convites para a oficina serão elaborados pela SEIL, utilizando as equipes de assessoria de comunicação da entidade para a elaboração dos materiais de divulgação. A lista e o critério para convite dos profissionais convidados devem ser definidos em conjunto pela SEIL/PRTUR com base na experiência e conhecimentos dos profissionais que já atuam no grupo de regulamentação. A Prefeitura de Pontal do Paraná deverá organizar o espaço no dia que antecede o evento. As questões referentes aos recursos humanos, materiais e financeiro estão descritos nos tópicos 5.2.2 e 5.2.3 respectivamente.

Evento: o período de execução será de oito horas com data a ser definida no mês de dezembro. A oficina será composta pelos membros convidados, palestrantes, moderador, especialista e equipes operacionais envolvidas na recepção, operação dos equipamentos audiovisuais e dos serviços de copa e limpeza. O evento será composto por apresentações de temas, debates, análise de resultados, proposição de novas ações e avaliação da oficina. Durante a execução do evento, todas as etapas serão cronometradas com horários pré-estabelecidos para que o cronograma seja cumprido rigorosamente, respeitando inclusive os horários de intervalo.

Pós-evento: o principal documento estabelecido para o pós-evento será o relatório da oficina. O texto será escrito pelo moderador e servirá como um registro documental do encontro, nele constatará uma introdução descritiva sobre o evento, o registro dos participantes, os objetivos do encontro, as ações debatidas, os resultados

obtidos e o principal, as próximas ações estabelecidas e os compromissos de cada entidade para o desenvolvimento do segmento náutico. A intenção é disponibilizar o documento em formato digital no site das instituições responsáveis pela realização da oficina, bem como no site das entidades parceiras do evento.

5.2.2 Recursos Humanos

Para que o evento seja viabilizado é necessária a participação de diversos colaboradores em cada etapa. Na fase que antecede o projeto, a elaboração do convite será feita por 1 (um) jornalista e 1 (um) designer da assessoria de comunicação da SEIL. A divulgação deste material será feita em formato digital por e-mail, sendo de responsabilidade da SEIL, com apoio do Grupo de Regulamentação, ter o controle sobre o envio dos convites.

No dia de execução da oficina, o evento contará com 2 (dois) profissionais responsáveis pela recepção aos participantes e checagem da lista de convidados. A oficina contará também com dois operadores de som/imagem para preparação dos equipamentos e ajustes necessários durante oficina, um fotógrafo para o registro fotográfico da oficina e posterior divulgação, três palestrantes para apresentação dos temas debatidos e um moderador acompanhado de um especialista para o controle das atividades de acordo o cronograma. Também serão necessários três profissionais para serviços-gerais, para preparo de café e eventuais necessidades de limpeza do local. Como será um evento fechado ao grupo e sem divulgação ao público, não consideramos necessária a contratação de profissionais de segurança para a oficina.

5.2.3 Orçamento para execução da oficina

Para avaliar o custo total da oficina, é necessário quantificar os custos fixos e variáveis para o desenvolvimento do projeto em cada etapa. De acordo com o Manual de Eventos do Senado (2007), os custos fixos são conhecidos como custo de estrutura, relativo aos gastos que são fixados e que não estão relacionados ao volume de produção. Nos eventos os custos fixos são serviços de segurança, gastos com locação do espaço, alimentação e limpeza, manutenção e aluguel de equipamentos,

entre outros.

Já os gastos variáveis referem-se a produção de um produto/serviço. Quanto mais produtos são fabricados, maior será a quantidade ofertada e maior será o gasto para essa produção. Considerando a característica do evento planejado, aplica-se somente ao orçamento as características custos fixos estabelecidos para que a oficina possa ser executada, a regra de custos variáveis não é aplicável para esse tipo de produto.

O custo orçamentário da oficina foi dividido de acordo com os tipos de custos previstos. Foram elaborados três quadros para descrever os gastos com equipamentos, recursos humanos e materiais de apoio/alimentação. Os valores foram orçados com empresas que atuam no segmento de eventos e definidos de acordo com as necessidades da oficina. Os detalhes estão no quadro a seguir:

QUADRO 12 – CUSTOS FIXOS: LOCAL E EQUIPAMENTOS OPERACIONAIS

Objeto	Quantidade	Valor un.	Custo total	Responsável
Mini auditório da prefeitura de Pontal do Paraná.	Capacidade para 20 pessoas	R\$ 0	R\$ 0	Prefeitura de Pontal do Paraná.
Flip chart	20 folhas	R\$ 30	R\$ 30	Estado.
Notebook	1 unidade	R\$ 150	R\$ 150	Estado.
Projetor Multimídia + tela de projeção fixa	1 unidade	R\$ 180	R\$ 180	Estado.
Controle de slides	1 unidade	R\$ 100	R\$ 100	Estado.
Microfone	3 unidades	R\$ 55	R\$ 165	Estado.
Caixa de som	1 unidade	R\$ 100	R\$ 100	Estado.
VALOR TOTAL			R\$ 725	Estado.

FONTE: O autor (2017).

Já em relação aos profissionais que vão prestar serviços de apoio e suporte técnico ao evento, foram cotados valores com empresas do setor e também consultado preço junto ao sindicato das categorias dos profissionais. Os valores médios estão descritos no quadro abaixo:

QUADRO 13 – CUSTOS FIXOS: RECURSOS HUMANOS

Profissional	Quantidade	Valor	Custo total	Responsável
Secretária (recepção)	2 profissionais	R\$ 180	R\$ 360	Estado.
Suporte técnico – operador de áudio e vídeo	2 profissionais	R\$ 190	R\$ 380	Estado.
Moderador da oficina	1 profissional	R\$ 3.000	R\$ 3.000	Estado.
Especialista	1 profissional	R\$ 100 p/ hora	R\$ 800	Estado
Fotógrafo	1 profissional	R\$ 1.899	R\$ 1.899	Estado.
Serviços de copa/limpeza	3 profissionais	R\$ 120	R\$ 360	Estado.
VALOR TOTAL			R\$ 6.799	Estado.

FONTE: O autor (2017).

Em relação aos materiais de apoio e consumo que serão ofertados aos participantes, os custos tiveram como base os preços ofertados nas redes de supermercados. Foram consultados todos os itens com base nos valores praticados durante o mês de outubro de 2017. Não será ofertado almoço aos participantes, por isso os valores de alimentação referem-se somente ao coffee break, os quais serão ofertados em ambos os períodos da oficina.

A cotação prévia dos materiais não impede que as representações parceiras da oficina viabilizem materiais de apoio e alimentação como cortesia, auxiliando na redução de custos e facilitando na viabilização do projeto.

O quadro abaixo apresenta detalhadamente o tipo de material de apoio/consumo, a quantidade, os custos unitário e total, além do responsável pela viabilização dos itens listados.

QUADRO 14 – MATERIAIS DE APOIO/ALIMENTAÇÃO

Material de apoio/ consumo	Quantidade	Valor	Custo total	Responsável
Bloco de anotações	20	R\$ 2,15	R\$ 43	Estado.
Canetas	20	R\$ 0,80	R\$ 16	Estado.
Caneta (tipo pincel)	2	R\$ 3,10	R\$ 6,20	Estado.
Mesas	1	0	0	Prefeitura de Pontal do Paraná.
Cadeiras	20	0	0	Prefeitura de Pontal do Paraná.
Café	1 unidade	R\$ 10,98	R\$ 10,98	Estado.
Água	50 unidades de 600 ml	R\$ 0,69	R\$ 34,50	Estado.
Bolachas caseiras	1 kg.	R\$ 15	R\$15	Estado.
Salgados assados (esfirras e pastéis)	1 cento	R\$ 79,85	R\$ 78,85	Estado.
VALOR TOTAL			R\$ 204,53	Estado.

FONTE: O autor (2017).

Com base nos valores descritos em cada uma das três tabelas, o custo estimado para a realização da oficina é de R\$ 7.728,53. Não estão incluídos neste valor os cálculos referentes a diária dos servidores que irão se deslocar até o município de Pontal do Paraná, bem como os custos com o transporte até o local.

5.2.4 Avaliação do retorno do investimento

A execução da oficina não possui um valor de mercado em relação a produto. Sua concepção é resultado de um projeto acadêmico que visa auxiliar nas diretrizes das entidades públicas e privadas referentes aos procedimentos regulatórios do segmento náutico. Sobretudo, estima-se que o principal ganho/retorno é a capacidade de conhecimento e a troca de informações que a oficina irá propiciar aos profissionais

envolvidos.

A oficina surge como um instrumento facilitador para que o planejamento do segmento náutico possa ser abordado de forma mais ampla, atendendo a diferentes interesses e visando uma melhora na estruturação e qualidade de atendimento ao usuário. Foi constatado que por décadas os serviços no local foram feitos de forma informal e sem uma regulamentação adequada, considerando a quantidade de travessias feitas diariamente e o potencial turístico da Ilha do Mel.

Outro ponto que a oficina visa atingir é dar continuidade aos procedimentos de estruturação do setor para as próximas gestões. Por vezes, os trabalhos de planejamento de um determinado setor são interrompidos pela troca nas lideranças, algo recorrente principalmente no setor público. A oficina visa suprir essa deficiência e tornar-se uma ação recorrente e que garanta a continuidade das ações regulatórias para as próximas gestões.

Além disso, a aproximação com o SEBRAE e o conhecimento dos estudos da economia náutica podem ser integrados de forma paralela as projeções de regulamentação feita pelo Estado. Ações conjuntas que envolvem desde a estruturação dos terminais de embarque, passando pela qualificação do receptivo e a criação de roteiros e eventos náuticos podem começar a ser discutidas de forma mais aberta e planejada, resultando em ganhos tanto para a iniciativa pública, quanto para a iniciativa privada.

Por fim, cabe destacar que o modelo de oficina poderá ser aplicado em outras localidades do Paraná. Considerando os interesses do GT Regulamentação de ampliar as ações para outras travessias, esse projeto poderá servir como modelo base para a discussão e proposição de ideias de estruturação do segmento náutico em diferentes regiões do estado.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do presente trabalho estabeleceu um vasto campo de estudos, referente as definições de transporte e turismo, turismo náutico e as principais ações regulatórias planejadas para as travessias aquaviárias entre Pontal do Paraná e a Ilha do Mel. Além disso, possibilitou por meio dos resultados obtidos ao longo do trabalho integrar informações referentes a estruturação do segmento náutico em âmbito nacional e estadual, bem como o potencial de desenvolvimento do turismo náutico no Litoral do Paraná.

A composição do marco teórico permitiu elaborar uma revisão da literatura de importantes conceitos relacionados ao transporte e o turismo, conceitos e definições Francisco de La Torre, Cristopher P. Cooper, Stephen J. Page, Guilherme Lohmann foram utilizados para introduzir o tema proposto na pesquisa. As questões regulatórias das travessias em âmbito nacional foram definidas com base nos trabalhos do GTT Náutico, grupo coordenado pelo Ministério do Turismo e que elaborou o Vade Mecum, documento que direcionou as principais normativas, legislações e diretrizes do turismo náutico no País. O trabalho recebeu ainda a contribuição de pesquisas acadêmicas nos mais diferentes níveis, tais como teses, dissertações e mestrados que trouxeram informações para enriquecer o conteúdo da pesquisa.

No que tange o turismo náutico no Paraná e as ações regulatórias, a fonte das informações foi constituída por documentos indicados pelo GT Regulamentação, entre os quais, vale destacar como principal fonte de pesquisa o Plano Hidroviário do Paraná, o qual constituiu os principais dados estatísticos das travessias e da situação dos terminais de embarque de Pontal do Paraná e da Ilha do Mel.

Já a metodologia do trabalho foi constituída por métodos hipotéticos-dedutivos, visando responder os objetivos gerais, específicos e as hipóteses apresentadas acerca do tema. Foram utilizadas como técnica de coleta de dados as pesquisas bibliográficas, documentais e as entrevistas de pautas, todos analisados de forma qualitativa para obter maior aprofundamento do tema e auxiliar na consolidação dos resultados. Também foi executado um estudo de campo com análise observacional, para averiguar se as informações obtidas nas entrevistas eram condizentes a realidade práticas das travessias e da operação dos terminais de embarque.

Os resultados obtidos por meio do trabalho são extremamente importantes para compreender de maneira objetiva como estão sendo conduzidas a forma de atuação de cada uma das entidades interessadas no processo de regulamentação das travessias. Operado há décadas de maneira informal, sem atribuições e normativas transparentes sobre a responsabilidade da gestão e operação de serviços, o segmento náutico sobreviveu e estagnou no Litoral do Paraná apenas como um meio de transporte para chegar até as ilhas da região.

As apurações feitas com os representantes do GT Regulamentação, da prefeitura de Pontal do Paraná e do SEBRAE demonstram que há uma preocupação mútua em melhorar as condições das embarcações e mudar essas condicionantes. Desde a estrutura dos terminais de embarque até a capacitação profissional, todos os envolvidos relatam que o turismo foi consolidado sem um planejamento voltado ao turista e que necessita de uma renovação na gestão e operação das travessias.

As ações firmadas nos convênios de delegação do Estado para a prefeitura, bem como o plano de políticas públicas, gestão e mercado do SEBRAE mostram que há uma possibilidade real de desenvolver atividades náuticas e tirar o setor da condição estagnada dos últimos décadas. Mesmo diante das inúmeras dificuldades elencadas ao longo da pesquisa, há uma mudança clara no comportamento e na atitude dos gestores públicos e privados que estão procurando estabelecer diretrizes para que o segmento possa progredir. Essa percepção foi incisiva, principalmente no momento de aplicação das entrevistas, em que as entidades representativas envolvidas com o processo de regulamentação, bem como o SEBRAE, trataram com atenção e responsabilidade as informações fornecidas para este estudo, prestando todo o apoio, auxílio e esclarecimento possível das questões trabalhadas.

A proposta de criação da oficina do trabalho atende a propensão de mudança que todas as entidades demonstram interesse. Com base nas análises dos resultados e comparando os quadros referentes as ações consolidadas, em andamento e projetadas é possível identificar inúmeros pontos de interesse em comum entre as lideranças públicas e privadas. Por isso, estabelecer um diálogo nesse estágio inicial do planejamento do segmento náutico é fundamental para que as ações sejam colocadas em práticas sem conflitos e gerando resultados positivos para todas as partes interessadas.

Em relação aos objetivos gerais, cabe destacar que mesmo a resposta sendo

parcial em relação ao questionamento proposto na formulação do projeto, que previa identificar se a regulamentação das travessias abrangia ações regulatórias voltadas para o turismo náutico, o panorama é positivo, pois há no grupo uma participação efetiva da PRTUR, que está contribuindo com observações pertinentes para a melhoria da infraestrutura básica das embarcações e dos terminais de embarque com base nos convênios de delegação que regulamentam a operação das travessias. Condição que contribui efetivamente para que o turismo possa em um futuro breve ser planejado a partir destas ações regulatórias.

Já no que tange os objetivos específicos, todas as proposições foram comprovadas conforme as análises bibliográficas, documentais, métodos de observação e a aplicação das entrevistas. Fato que comprova o potencial para desenvolver o segmento náutico na região e aponta quais as entidades que podem contribuir, sendo a oficina deste projeto uma importante ferramenta para que essa discussão seja viabilizada. As hipóteses projetadas no trabalho também foram devidamente comprovadas em relação aos pontos levantados de que não existe uma regulamentação específica para o turismo náutico no País, poucas travessias aquaviárias no Paraná possuem potencial turístico, a regulamentação determinou os responsáveis pelo planejamento e operacionalização dos serviços e as travessias da baía de Paranaguá apresentam números expressivos de demanda turística.

É importante mencionar também a intenção de propor a criação de um relatório após os debates da oficina. Considerando que as travessias de Pontal do Paraná e da Ilha do Mel (Paranaguá) estão sendo as primeiras na história do Paraná a receber medidas regulatórias. A documentação desses procedimentos em um relatório pode servir para auxiliar os gestores das instituições públicas e privadas na intenção de expandir estes trabalhos para outras regiões do Paraná que apresentam condições para regularizar as atividades náuticas.

Diante de todos os apontamentos feitos, o projeto além de propor a oficina, sugere ainda outras duas medidas que podem contribuir para o desenvolvimento do Turismo Náutico. O primeiro seria a criação de um manual que seria utilizado como referência para tratar dos aspectos que envolvem os procedimentos de regulamentação das travessias aquaviárias no Paraná, podendo ser utilizado em outras localidades pelo setor público e privado para planejar a estruturação e operação dos serviços.

A segunda medida, é a instituir um conselho gestor focado no Turismo Náutico. Este conselho pode ser presidido pela Paraná Turismo e contar com o apoio de outras instituições públicas que estão interessadas em contribuir com ações focadas no desenvolvimento do turismo em Pontal do Paraná, Paranaguá e outros destinos náuticos no Estado.

Por fim, destaca-se a importância deste trabalho como fonte de informação para futuras pesquisas acadêmicas que venham abordar o tema da regulamentação das travessias aquaviárias e do segmento náutico, possibilitando aplicar novas linhas de pesquisa e identificar se a estruturação das ações regulatórias resultaram na potencialização do turismo náutico no Litoral do Paraná.

REFERÊNCIAS

AMADEU, M. S. U. et al. **Manual de normalização de documentos científicos de acordo com as normas da ABNT**. Curitiba: Ed. UFPR, 2015.

ARAGÃO, J. J. G. et al. Transportes no Brasil: que história contar? **Revista Transportes**, São Paulo, 2001.

BALANZA, I. M.; NADAL, M. C. **Marketing e comercialização de produtos turísticos**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Náutico**: Orientações Básicas – 3ª edição (2010). Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/publicacoes.html>>. Acesso em: 23 abr. 2017.

BRASIL. Manual de Eventos do Senado. Brasília: Congresso Federal - 2ª edição, 2007.

_____. Ministério do Turismo. **Turismo Náutico**: o Brasil que você procura (2013). Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/publicacoes.html>>. Acesso em: 23 abr. 2017.

_____. Ministério do Turismo. **Estudo de Competitividade dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional (2008)**. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/publicacoes.html>>. Acesso em: 26 mai. 2017.

_____. Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008. Dispõe sobre a **Política Nacional de Turismo**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11771.htm>. Acesso em: 25 abr. 2017.

_____. Decreto nº 7831, de 02 de dezembro de 2010. Regulamenta a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, que dispõe sobre a **Política Nacional de Turismo**, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7381.htm>. Acesso em: 25 abr. 2017.

_____. Ministério dos Transportes. **PHE – Plano Hidroviário Estratégico**. Produto 1: Relatório de Plano de Trabalho. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario-relevancia.html>>. Acesso em: 28 abr. 2017.

_____. Ministério do Turismo. **Resoluções e Normativas Federais relativas ao Turismo Náutico – VADE MECUM**. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/publicacoes/item/24-resolucoes-e-normativas-federais-relativas-ao-turismo-nautico-vade-mecum.html>>. Acesso em: 03 mai. 2017.

CÂMARA, A. R. A. **Oportunidades e desafios do Turismo Náutico**: um estudo de caso sobre o projeto Marina de Natal/RN. Trabalho de Graduação (Bacharelado em

Turismo) – Setor de Ciências Sociais e Aplicadas, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2013.

CARDOSO, T. F. **O Turismo Náutico em Balneário Camboriú (SC) e os efeitos da sazonalidade**. Trabalho de Graduação (Bacharelado em Turismo) – Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Estadual do Centro-Oeste, Irati, 2012.

CLIA ABREMAR. **Cruzeiros Marítimos - Estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil – Temporada 2014-2015**. Disponível em:

<<http://www.abeoc.org.br/2016/09/cruzeiros-maritimos-estudo-de-perfil-e-impactos-economicos-no-brasil-temporada-2014-2015/>>. Acesso em: 20 mai. 2017

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO. **Turismo Náutico – Busca da regulamentação dos cruzeiros marítimos no país**. Disponível em: < <http://cnc.org.br/central-do-conhecimento/livros/turismo-nautico-busca-da-regulamentacao-dos-cruzeiros-maritimos-no-pa>>. Acesso em: 02 mai. 2017.

COOPER, C. **Turismo: princípios e práticas**. Porto Alegre: Bookman, 2007.

CORDIOLI, S. **Gestão adaptada em organizações de autopromoção** – as experiências do Intercâmbio de oficinas entre Alemanha, Brasil e África. Porto Alegre: Deutsche Stiftung fur internationale Eantwicklung (DSE), 1998.

DENCKER, A. F. M. **Pesquisa empírica em ciências humanas** (com ênfase e comunicação). São Paulo: Futura, 2002.

FARIAS, W. B.; TRIGO, L. G. G. Cruzeiros marítimos: produção científica em periódicos brasileiros de Turismo. Trabalho apresentado no Seminário Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo. Anais XII ANPTUR, Natal, 2015.

GIL, A. C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. São Paulo: Atlas, 2012.

GOLDENSTEIN, M.; AZEVEDO, R. L. S. Combustíveis alternativos e inovações do setor automotivo: será o fim da “era do petróleo”? **BNDES Biblioteca Digital**, Rio de Janeiro, n. 23, p. 235-266, mar. 2006.

JÚNIOR, W. M. L. Turismo, transportes e regionalização: considerações geográficas. **Revista Ra’e Ga**, Curitiba, v. 26, p. 170-193, 2012.

LANZER, R. M.; RAMOS, B. V. C.; MARCHETT, C. A. Impactos ambientais do turismo em lagoas costeiras do Rio Grande do Sul. **Caderno Virtual de Turismo**, v. 13, n.1, p.134–149, 2013.

LEAL F. B. et al. O mercado dos cruzeiros marítimos no Brasil: uma análise da demanda potencial no estado do Rio de Janeiro. **Observatório de Inovação do Turismo – Revista Acadêmica**, Rio de Janeiro, v. 7, n. 3, p. 17-38, mar. 2013.

LEME, F. B. M. As represas como lugares turísticos: novas significações e

valorizações de uma paisagem sem memória. **Revista Cultur**, Ilhéus, v. 1, n. 1, p. 1-21, 2007.

LOHMANN, G.; NETTO, A. P. **Teoria do Turismo**: conceitos, modelos e sistemas. São Paulo: Aleph, 2012.

MAGALHÃES, M. T. Q. **Fundamentos para a pesquisa em transporte**: reflexões filosóficas e contribuições da ontologia de Bunge. Tese (Doutorado em Transportes) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Distrito Federal, 2010.

MEDEIROS, M. B. **Turismo Náutico em Angra dos Reis – RJ**: a sustentabilidade em questão. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável) – Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília, Distrito Federal, 2011.

OLIVEIRA, C. S.; OLIVEIRA², V. S.; DANTAS, A. M. **Os gargalos do transporte hidroviário que impedem o desenvolvimento do Brasil no comércio exterior**. Trabalho de Graduação (Bacharelado em Administração) - Setor de Ciências Humanas, Faculdade de Pindamonhangaba, 2013.

PAGE, S. J. **Transporte e Turismo**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

PARANÁ. **Plano Hidroviário do Paraná**: levantamento das potencialidades das hidrovias do Estado do Paraná. Relatório Final - Secretaria de Infraestrutura e Logística, 2014. Disponível em:<
<http://www.infraestrutura.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=197>>. Acesso em 05 mai. 2017

_____. Decreto Estadual nº10, de 1 de janeiro de 2015, pela Lei Estadual nº 8.485, de 03 de junho de 1987, institui a criação do Grupo de Trabalho com a finalidade de discutir e propor procedimentos para a regulamentação das travessias aquaviárias no Estado do Paraná. Disponível em:
<<http://www.infraestrutura.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=197>>. Acesso em 05 mai. 2017.

_____. Convênio de Delegação nº 067/2016, de 05 de dezembro de 2016, nos termos da Lei Complementar nº 76/1995, da Lei Estadual nº 15.608/2011, da Lei Estadual nº 16.841/2011 e do Decreto Estadual nº 8553/2011. Institui a delegação do Estado, por intermédio da Secretária de Estado de Infraestrutura e Logística para a Prefeitura de Paranaguá, da administração e exploração do terminal aquaviário de embarque e desembarque de passageiros, localizados na Ilha do Mel – Comunidade Brasília e Encantadas, no município de Paranaguá.

_____. Convênio de Delegação nº 068/2016, de 05 de dezembro de 2016, nos termos da Lei Complementar nº 76/1995, da Lei Estadual nº 15.608/2011, da Lei Estadual nº 16.841/2011 e do Decreto Estadual nº 8553/2011. Institui a delegação do Estado, por intermédio da Secretária de Estado de Infraestrutura e Logística para a Prefeitura de Pontal do Paraná, da administração e exploração do terminal aquaviário de embarque e desembarque de passageiros localizados no balneário de Pontal do Sul.

_____. **GT – Regulamentação aquaviária do Paraná** – reunião com gestores, 2016. No prelo.

PARANAGUÁ. Plano Máster de Turismo de Paranaguá 2013-2020. Fundação Municipal de Turismo – FUMTUR, 2013. Disponível em: <http://www.paranagua.pr.gov.br/conteudo/observatorio-do-turismo>. Acesso em: 07 mai. 2017.

_____. Pesquisa de Demanda 2015/2016 – Paranaguá/Ilha do Mel. Fundação Municipal de Turismo – FUMTUR, 2016. Disponível em: <http://www.paranagua.pr.gov.br/conteudo/observatorio-do-turismo>. Acesso em: 26 mai. 2017.

PEREIRA, A. F. C. **O turismo fluvial no rio Tâmega**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Setor Ciências Sociais, Universidade do Minho, Braga, 2014.

PRODANOV, C. C. **Metodologia do trabalho científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

REIS, L. B.; SANTOS, E. C. **Energia elétrica e sustentabilidade: aspectos tecnológicos, socioambientais e legais**. Barueri: Manole, 2015.

RIBEIRO, C. C. O. G. **Náutica de Recreio e Desenvolvimento Local: o Caso da Baía do Seixal**. Dissertação (Mestrado em Turismo e Comunicação) – Instituto de Geografia e Ordenamento do Território, Universidade de Lisboa, Estoril, 2016.

SARAIVA, P. L. O.; MAEHLER, A. E.; DIAS, M. F. P. Impactos ambientais e vantagens comparativas do transporte hidroviário em relação a outros modos de transporte no sul do Brasil. **Revista de Administração da Universidade Federal de Santa Maria**, Santa Maria, v. 8, n. 3, p. 499-514, jul./set. 2015.

SILVA, E. A. M. **Modelo de avaliação da influência dos sistemas de transporte para o turismo no desenvolvimento territorial**. Tese (Doutorado em Transporte) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Distrito Federal, 2014.

TORRE, F. **Sistemas de Transporte Turístico**. São Paulo: Rocca, 2002.

VIEIRA, T. S. **Plano de Comunicação: Ilha do Mel**. Trabalho de Graduação (Bacharelado em Relações Públicas) – Setor de Artes, Design e Comunicação, Universidade Federal do Paraná, 2016.

APÊNDICES

A seguir estão listadas as entrevistas de pautas (perguntas) que fundamentaram as respostas presentes nas subdivisões do tópico “4.2 Entrevistas de pauta”. Todas as questões foram elaboradas por pautas envolvendo as ações do Grupo de Regulamentação e de acordo com a área de atuação da entidade. A entrevista solicitada para a AGEPAR, que decidiu não emitir opiniões também está registrada nos arquivos abaixo.

Para as entrevistas com a Prefeitura de Pontal do Paraná, as pautas foram focadas no diálogo com o governo, o conhecimento sobre as medidas regulatórias e as ações previstas para o turismo náutico. Na entrevista com o especialista do SEBRAE, as pautas para as perguntas foram construídas para debater sobre os estudos viabilizados pela entidade, a forma de atuação e as projeções para os próximos anos para o segmento náutico.

Entrevista: Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEIL)

1. Qual o papel que a SEIL desempenha dentro do transporte estadual?
2. Como o transporte hidroviário é trabalho em âmbito estadual?
3. Qual a visão da secretaria em relação a regulamentação do transporte hidroviário no Brasil e no Paraná?
4. Qual percepção da secretaria em relação ao turismo náutico no Brasil e no Paraná?
5. Quais as atribuições da secretaria dentro do grupo de regulamentação?
6. Quais resultados mais significativos foram obtidos pelo grupo nos últimos anos?
7. Detalhe quais as principais ações que estão em andamento e que estão sendo trabalhadas pelo grupo?
8. Em relação aos convênios com as prefeituras, os acordos surtiram efeitos práticos na melhoria da operação das travessias?
9. Considerando a atividade turística e o potencial da Ilha do Mel. Existem ações planejadas do ponto de vista da infraestrutura para melhorar o receptivo nas embarcações?
10. Quais aspectos de infraestrutura e logística são de responsabilidade do Estado nestas travessias? Há alguma tramitação para investimentos nos próximos

anos e em quais locais?

11. Quais as principais dificuldades em implantar o processo de regulamentação nas travessias de Pontal e Paranaguá para a Ilha do Mel?
12. A SEIL possui algum documento de planejamento de longo, médio ou curto prazo para essa ação regulatória? Caso sim, onde é possível acessar esse documento?
13. Outras considerações que podem contribuir com o estudo.

Entrevista: Secretaria de Esporte e Turismo (SEET) / Paraná Turismo (PRTUR)

1. Qual papel desempenha a secretaria de Turismo em âmbito estadual?
2. Como a secretaria avalia o desempenho dos diferentes modais (rodoviário, ferroviário, hidroviário, aeroviário) de transporte no turismo em nível nacional e estadual?
3. Em relação ao transporte hidroviário, há estudos em andamento para o desenvolvimento do turismo náutico no Estado?
4. Qual a função da SEET no grupo de regulamentação?
5. Quais resultados já foram obtidos por meio dos procedimentos regulatórios propostos pela secretaria?
6. Já é possível fazer uma avaliação das ações em andamento nas travessias de Pontal e Paranaguá e apontar os impactos na atividade turística da região?
7. O Ministério do Turismo define que o “Turismo Náutico” é caracterizado quando o meio de transporte (embarcações) se tornam o atrativo e a principal motivação da viagem. Já em situações em que as embarcações são utilizadas somente como meio de deslocamento até o destino turístico, ela não pode ser caracterizada como turismo náutico. Considerando essa perspectiva, há algum planejamento da Secretaria para tornar as embarcações e travessias mais atrativas do ponto de vista do turismo?
8. Quais melhorias a secretaria avalia como necessária para estruturar o turismo náutico na região? Alguma delas está prevista nas ações do grupo de regulamentação?
9. Diante dos fatos relatados – é possível apontar pontos fortes, fracos, oportunidades e ameaças referentes ao turismo náutico na região que está sendo estudada?

10. A SEET possui algum documento referente ao turismo náutico ou ao transporte hidroviário contendo ações de planejamento, gestão ou similares referente a área de estudo? Caso a resposta seja sim, onde este documento está disponível para consulta e do que trata?

Entrevista: Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (SEMA)

1. Quais aspectos podem ser relacionados a SEMA em relação aos meios de transporte em âmbito estadual?
2. Como a SEMA acompanha as situações do transporte hidroviário no Paraná e os impactos destas atividades no meio ambiente?
3. Qual o posicionamento da SEMA em relação a regulamentação do transporte hidroviário no Brasil e no Paraná?
4. Qual percepção do SEMA em relação ao turismo náutico no Brasil e no Paraná?
5. Quais as atribuições (funções) do instituto dentro do grupo de regulamentação?
6. Quais resultados mais significativos (consolidados) foram obtidos pelo grupo de regulamentação nos últimos anos? Considerando os trabalhos do SEMA.
7. Como as travessias aquaviárias são monitoradas em relação ao aspecto ambiental e os impactos na baía de Paranaguá?
8. A SEMA possui alguma ação de conscientização que envolva os turistas que fazem as travessias?
9. Em relação aos trapiches da Ilha do Mel. A manutenção destes locais e as obras nestes locais são feitas e acompanhadas de que forma? Há restrições na construção destas estruturas?
10. A SEMA possui algum documento de planejamento de longo, médio ou curto prazo para ações regulatórias que envolvam o meio ambiente nestas travessias? Caso sim, onde é possível acessar esse documento?

Entrevista: Instituto Ambiental do Paraná (IAP)

1. Quais aspectos podem ser relacionados ao IAP em relação aos meios de transporte em âmbito estadual?
2. Como o IAP acompanha as situações do transporte hidroviário no Paraná e os impactos destas atividades no meio ambiente?

3. Qual o posicionamento do IAP em relação a regulamentação do transporte hidroviário no Brasil e no Paraná?
4. Qual percepção do IAP em relação ao turismo náutico no Brasil e no Paraná?
5. Quais as atribuições (funções) do instituto dentro do grupo de regulamentação?
6. Quais resultados mais significativos (consolidados) foram obtidos pelo grupo de regulamentação nos últimos anos? Considerando os trabalhos do IAP.
7. Como as travessias aquaviárias são monitoradas em relação ao aspecto ambiental e os impactos na baía de Paranaguá?
8. O IAP possui alguma ação de conscientização que envolva os turistas que fazem as travessias?
9. A Ilha do Mel possui um limite de 5 mil pessoas conforme consta no Plano de Uso e no site do IAP. Como é feito este controle?
10. Em relação aos trapiches da Ilha do Mel. A manutenção destes locais e as obras nestes locais são feitas e acompanhadas de que forma? Há restrições na construção destas estruturas?
11. O IAP possui algum documento de planejamento de longo, médio ou curto prazo para ações regulatórias que envolvam o meio ambiente nestas travessias? Caso sim, onde é possível acessar esse documento?

Entrevista: Instituto Águas Paraná (ÁGUASPARANÁ)

1. Qual o papel da Águas Paraná em âmbito estadual? (o que faz, onde atua, quais suas atribuições)
2. Quais setores de transporte possuem alguma ligação direta ou indireta com o instituto?
3. Qual a visão da instituição em relação a regulamentação do transporte hidroviário no Brasil e no Paraná?
4. Qual percepção da Águas Paraná em relação ao turismo náutico no Brasil e no Paraná? O instituto possui ações ligadas ao turismo de forma mais ampla e também no turismo náutico?
5. Quais as atribuições da Águas Paraná dentro do grupo de regulamentação?
6. Quais resultados mais significativos da Águas Paraná foram atingidos desde a criação do grupo de regulamentação?
7. Quais as perspectivas da Águas Paraná para futuras ações do grupo de

regulamentação?

8. Quais atividades a Águas Paraná desenvolve no litoral, mais especificamente, nos trechos de travessias entre os municípios de Pontal e Paranaguá para a Ilha do Mel?
9. A qualidade das águas nas travessias de Pontal e Paranaguá para a Ilha do Mel é de responsabilidade do Instituto? Como funciona esse controle? As embarcações que operam no local seguem alguma normativa ou instrução relativa ao meio ambiente?
10. Considerando a alta demanda turística da região – há alguma restrição quanto ao uso das águas pela população e os visitantes?
11. Há algum plano de ação em elaboração, andamento ou já elaborado feito no litoral paranaense e que compreenda também a baía de Paranaguá? Caso tenha, onde ele está disponível e qual o assunto trabalhado?

Entrevista: Agência Reguladora do Paraná (AGEPAR)

1. Qual o papel da AGEPAR em âmbito estadual? (o que faz, onde atua, quais suas atribuições)
2. Qual a atuação da AGEPAR no que se refere aos sistemas de transporte no estado? (rodoviário, hidroviário, aeroviário, ferroviário)
3. Qual a visão da agência em relação a regulamentação do transporte hidroviário no Brasil e no Paraná?
4. Qual percepção da Agência em relação ao turismo náutico no Brasil e no Paraná? A agência possui ações ligadas aos sistemas de transporte no turismo? Em quais tipos? Os trabalhos envolvem também o turismo náutico?
5. Quais as atribuições da AGEPAR dentro do grupo de regulamentação?
6. Quais resultados mais significativos da AGEPAR foram atingidos desde a criação do grupo de regulamentação?
7. Quais as perspectivas da AGEPAR para futuras ações do grupo de regulamentação?
8. A AGEPAR possui normativas direcionadas ao transporte hidroviário no Paraná? Quais são e como funcionam?
9. Considerando a alta demanda do transporte de passageiros nas embarcações de Paranaguá e Pontal do Paraná para a Ilha do Mel. A AGEPAR exerce

alguma atividade regulatória para estes serviços? Caso sim, quais?

10. Há algum documento ou plano de ação (além do grupo de regulamentação) que envolve o transporte hidroviário no Paraná? Caso sim, onde este documento está disponível para consulta e qual o assunto trabalhado.

Entrevista: Prefeitura de Pontal do Paraná

1. Como está sendo conduzido o diálogo com o governo nesses procedimentos de regulamentação?
2. Qual posicionamento da prefeitura em relação as ações de regulamentação que estão sendo propostas?
3. Além do governo, a prefeitura mantém diálogo também com as empresas que operam no local? Como funciona esse relacionamento?
4. Como funciona atualmente a operação das travessias entre Pontal do Paraná e a Ilha do Mel? Quais são as responsabilidades da prefeitura no local?
5. Como a prefeitura avalia a situação do transporte hidroviário e o turismo náutico no Paraná. E, mais especificamente, no litoral do Estado?
6. A prefeitura possui algum planejamento turístico para o município que envolva o turismo náutico?
7. Em relação ao turismo náutico – há algum programa ou projeto em fase de estudos ou em andamento?
8. Como a prefeitura avalia a atual situação da infraestrutura local? (trapiches, embarcações, receptivo aos visitantes, estruturas administrativas e de apoio)
9. Outras considerações importantes sobre o transporte hidroviário e o turismo náutico em Pontal que podem ser mencionadas.

Entrevista: SEBRAE

1. Como surgiu o plano que está sendo desenvolvido pelo SEBRAE?
2. Qual o objetivo deste projeto de diagnóstico da Economia Náutica?
3. Qual a área de abrangência que envolve esse plano (locais)? Como esse projeto será viabilizado?
4. Há alguma relação entre as ações do grupo de regulamentação do Governo do Paraná e o projeto?

5. As ações de regulamentação que estão sendo desenvolvidas pelo governo, podem contribuir direta ou indiretamente para o projeto? De que forma?
6. Quais ações precisam ser desenvolvidas nas travessias da Baiá de Paranaguá para se tornar um destino náutico?
7. Em relação ao turismo náutico, existe alguma ação em andamento ou já efetiva por parte do SEBRAE e outras entidades do litoral paranaense na região?
8. Em sua opinião, qual avaliação pode ser feita da situação atual das travessias para a Ilha do Mel? (trapiches, receptivo, estrutura das embarcações, demanda de turista, entre outros fatores)
9. Além do diagnóstico, o plano contempla ações que serão operacionalizadas na prática? Caso sim, quais?
10. Outras contribuições sobre o tema que não foram mencionadas nas respostas acima e que podem ser citadas.

ANEXOS

MINISTÉRIO DO TURISMO GABINETE DO MINISTRO

PORTARIA Nº 90, DE 6 DE MAIO DE 2014

MINISTÉRIO DO TURISMO

GABINETE DO MINISTRO

DOU de 07/05/2014 (nº 85, Seção 1, pág. 69)

Institui Grupo de Trabalho de Turismo Náutico com o objetivo de subsidiar a elaboração de políticas públicas e o desenvolvimento de ações necessárias ao fortalecimento do turismo náutico no Brasil.

O MINISTRO DE ESTADO DO TURISMO, no uso da atribuição que lhe confere o art. 87, parágrafo único, inciso I, da Constituição, resolve:

Art. 1º - Fica instituído Grupo de Trabalho de Turismo Náutico (GTT-Náutico) com o objetivo de identificar e discutir questões relativas a esse segmento turístico, de maneira a subsidiar a elaboração de políticas públicas e o desenvolvimento de ações necessárias ao fortalecimento do turismo náutico no Brasil.

Art. 2º - O Grupo de Trabalho de que trata o art. 1º será composto por representantes, titulares e suplentes, dos seguintes órgãos e entidades:

I - Ministério do Turismo:

- a) Departamento de Produtos e Destinos;
- b) Departamento de Infraestrutura Turística; e
- c) Departamento de Financiamento e Promoção de Investimentos no Turismo;

II - EMBRATUR - Instituto Brasileiro de Turismo;

III - Agência Nacional de Transporte Aquaviário;

IV - Agência Nacional de Vigilância Sanitária;

V - Conselho Nacional de Imigração;

VI - Ministério da Defesa (Marinha do Brasil);

VII - Ministério da Justiça;

VIII - Ministério do Meio Ambiente;

IX - Ministério da Pesca e Aquicultura;

X - Ministério do Trabalho e Emprego;

XI - Polícia Federal;

XII - Secretaria Especial de Portos da Presidência da República;

XIII - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (Secretaria do Patrimônio da União);

XIV - Receita Federal do Brasil;

XV - Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo

XVI - Brazilcruise - Associação Brasileira de Terminais de Cruzeiros Marítimos;

XVII - ACOBAR - Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e seus Implementos;

XVIII - Associação Nacional de Ecologia e Pesca Esportiva;

XIX - Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (CLIA ABREMAR BRASIL);

XX - Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Afins;

XXI - Instituto Ambiental Ratores;

XXII - Instituto de Marinas do Brasil; e

XXIII - Sindicato das Empresas de Marinas e Similares.

§ 1º - Os grupos de trabalho de turismo náutico estaduais ou distrital regularmente constituídos poderão integrar, com direito a voto, o Grupo de Trabalho de que trata o *caput* deste artigo, mediante requerimento ao Coordenador do GTT-Náutico.

§ 2º - A Coordenação do Grupo de Trabalho ficará a cargo do representante do Departamento de Produtos e Destinos do Ministério do Turismo.

§ 3º - O Coordenador do Grupo de Trabalho de que trata esta Portaria poderá, de acordo com a especificidade do tema a ser abordado, convidar integrantes do Sistema Nacional do Turismo, especialistas do setor e órgãos internacionais para participarem das reuniões do grupo, sem direito a voto.

Art. 3º - Os órgãos integrantes da estrutura organizacional do Ministério do Turismo e da EMBRATUR prestarão apoio técnico, logístico e assessoria jurídica ao Grupo de Trabalho, visando o alcance dos objetivos previstos nesta Portaria.

Art. 4º - As atividades do Grupo de Trabalho de que trata esta Portaria serão regulamentadas em Regimento Interno a ser elaborado e aprovado pelo GTT-Náutico.

Art. 5º - Fica revogada a Portaria nº 54, de 26 de março de 2009.

Art. 6º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

VINICIUS LAGES